8e Année ✠ N° 363. 50 centimes 25 Août 1905 ✠ Tous les Vendredis.

LA VIE AU GRAND AIR

La Coupe des Pyrénées

L'arrivée des Concurrents à Carcassonne.

Publications Pierre Lafitte
Je sais tout ✠ Femina
Musica ✠ La Vie au Grand Air
9 & 11, avenue de l'Opéra, Paris

Abonnements
Paris et Départements ..... 24 francs.
Etranger ..... 28 ✠
Téléphones 280-52, 280-56, 254-88

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

SAVON A L'EAU DE LUBIN

francs la Boîte de 3

EN VENTE PARTOUT

Parfumerie **LUBIN**
11, Rue Royale
PARIS.

AUTOMO
17, Chemin de Monplais
LY

LE PHYS
CÉLÈBRE JUMELLE
STÉRÉO-PHOT
opérant sur le côté *sa*
Appareil de précision de t
ENTIÈREMENT EN
ADOPTÉ POUR LE GRAND REPO
CIPAUX JOURNAUX ILLUST

Le PHYSIOGRAPHE est le se
présente pas l'aspect d'un appa
Il ne décèle pas sa présence et
quent, de saisir même à 3 mètre
rait impossible de prendre avec

Le PHYSIOGRAPHE Modèle
dans un **étui de Jumelle en cu**
ridea

PRIX TOTAL : 225

Bulletin de Sous
Je déclare acheter à la Maison
2, boulevard Bonne-Nouvelle, à
modèle 1905 avec les accessoires
après la livraison et 10 fr. par m
de la somme totale de 225 francs.

POUR RE
PLAQ
Usine à St Mau

PILAIN

RAPHE FORMAT STÉRÉOSCOP. 45×107

Prix : 225 fr.
10 fr. par mois

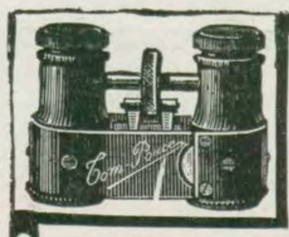
ectifs achromatiques, verre d'Iéna, est livré
ermoir. Il est accompagné de: 1° **12 châssis à**
ain; 3° Un Alterneur.

EN 22 MOIS - 10 FR. PAR MOIS

it à *190*
m et prénoms .....
rofession .....
dresse .....
Signature : V. G. A.

OTOGRAPHIE EMPLOYEZ :
ERS AS DE TREFLE
HABER & Cie 10, Rue du Trésor, PARIS.

COMPTOIR BISONTIN
E. Maillot
38, rue Ch. Nodier, BESANÇON (Doub
FABRIQUE D'HORLOGERIE EN TOUS GENR
Vente directe au particulier. — Exportatio
Demandez le Catalogue illustré conten
Chronomètres, Montres artistiques, Pendul
Réveils, Bijouterie. — Maison de confian



A 20 kilom
On voit
n'importe quel objet avec la
JUMELLE TOM-POUCE
INVENTÉE ET CONSTRUITE
par l'Ingénieur BALBRECK
137, Rue de Vaugirard -- PARIS
POIDS AVEC ÉTUI : 130 grammes
Prix : **30** fr. — Frais de poste et d'emballage : **75** cen
BREVETÉE EN FRANCE ET A L'ÉTRANGER
DÉPÔTS DE VENTE : **DUVELLEROY**, Éventailliste
35, Boul^d des Capucines et 17, Passage des Panorama

POUR **ÊTRE ÉPATANT** à la N
à la F
en réunion où l'on s'amus
RIRE ET FAIRE RIRE envoy. ad
et 0f30 en
à la Sté de la Gaîté Fre, 65, r. Faub. St-Denis, I
vous recevrez **Album illustré,** *catal. 136*
300 grav., comiq., farc., physiq., magie, so
chans. monol. à succès, prod. de beauté,
p^r soc. déc. drôle, lib. spéc. **3 primes extr**

La Se... que, par Henriot.

Tente et matelas d'automobile permettant aux ... istes de coucher sur leur voiture, notamment ... Suisse, quand tous les hôtels sont pleins.

— Maintenant, j'apprends à nager à la marquise.
— C'est encore t'occuper de la direction des Ballons.

— Et les premiers hommes habitaient ces cavernes?
— Tout le temps. A cette époque-là, ils ignoraient les charmes de la vie au grand air.

— Avant d'aller dans ton canot, comme je ... nage comme un plomb, je voudrais savoir si tu ... sais nager, toi?
— Mais, assez pour nous noyer tous les deux !

LE
BLACK MIXTURE MÉRÉ
est un baume cicatrisant
infaillible
pour la guérison des plaies
chez tous les animaux.
Le Flacon : 2f.50

NETTOYEZ VOS CHIENS AVEC LES
SAVONS DES PIQUEUX
Le Pain, franco : 1fr.20

L'ANTIPSORIQUE LEBEAU
est le meilleur topique pour guérir
GALE, DÉMANGEAISONS, DARTRES, HERPÈS, etc
La Bout^le ; pour chien : 4 fr
pour cheval : 6 fr. 50
franco gare, en plus, of75

CHURES. PRO. PECTUS, FRANCO SUR DEMANDE.

ITURE DE PROMENADE
avec Parasol mobile et articulé.
UPONT
Fabricant breveté s. g. d. g.
RNISSEUR des HOPITAUX
s, 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'Ecole de Médecine.
LUS HAUTES RÉCOMPENSES.
anco du Catalogue contenant 423 Fig.

MOTRICINE

" REINE DES ESSENCES "
Essence spéciale pour
AUTOMOBILES et CANOTS AUTOMOBILES
Se vend en bidons plombés de 5 et 10 litres
L'essayer, c'est l'adopter. - En vente partout
Cie Industrielle des Pétroles. *TÉLÉPH. : 274-18 ; 274-28*

LE
"MERVEILLEUX"
SAVON SPÉCIAL POUR LA BARBE

MERVEILLEUX !!
le Savon
VIBERT FRÈRES
et comme
il porte bien son nom !!!...

Je rase 30 hommes à l'heure car la barbe fond devant le rasoir et tous proclament quen se barbifiant avec le MERVEILLEUX *ils n'ont plus ni rougeurs ni feu du rasoir...*

VIBERT FRÈRES_PARIS

N'oubliez pas
d'emporter
en
voyage
votre Savon
LE
"Merveilleux"
si pratique
et
si commode
pour
qui se rase
soi-même

En Vente chez tous les Coiffeurs, dans tous les Bazars et Magasins de Nouveautés

Envoi franco contre 1 fr. 50 adressé à MM. VIBERT FRÈRES. 60, boulevard Sébastopol, Paris

---

PRENEZ GARDE, M...
***vous commencez à grossir, et gross... vieillir. Prenez donc tous les jou... dragées de* THYROÏDINE BOUTY, *et votre... restera ou redeviendra svelte. — Le f... 50 dragées est expédié franco par le* LABORA...
1, Rue de Châteaudun. Paris, contre mandat-post...
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CI...
— Avoir soin de bien spécifier : ***Thyroïdine Bou...***

BOUGIE A CLOCHE **LUTH**
29. Rue Brunel - PAR...

DIPLOME D'HONNE...
Exposition de Milan 1905

PARFUM
FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

SANTAL MIDY

INOFFENSIF.
Supprime Copahu, Cu...
Liquides astringe...
GUÉRISON RADI...
et rapide des mal...
contagieuses ; très...
cace dans les mal...
de la vessie : cystite...
catarrhe, hématu...
113, faub. St-Honoré,

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75.

25 Août 1905. — N° 303
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE
9 et 11, Avenue de l'Opéra, PARIS — Téléph. 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 4, rue Scribe, Paris

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

BILLINGTON, CHAMPION DU MONDE DE NATATION SUR 500 MÈTRES

Billington est tout jeune, il a à peine vingt ans; il est Anglais. Sa première course importante remonte à six ou sept ans, la distance à couvrir était de 1.000 mètres, il se classa cinquième. Trois ans plus tard, il remportait le championnat du mille anglais, que personne n'a pu lui ravir. Le championnat des cinq milles lui appartient également. Cette année il est vainqueur de Kiéran, le fameux Australien, sur le quart de mille, avec 12 mètres d'avance. C'est le nageur le plus complet que nous ayons vu en France et qui laisse loin derrière lui les Jarvis, les Forsyth que nous considérions comme des maîtres. Son temps à Joinville, sur les 500 mètres, a été de 6 m. 51 s. 3/5, record du monde (en eau courante).

LE GOLF A DEAUVILLE

Le duc de Morny est appuyé sur son club.

Mme Henri de Rohschild pendant une partie sur les links d Golf-Club de Deauville.

Mme Batbedat. **M. Fauquet-Lemaître près du hole (le trou).** **M. Rigdway.**

Tous les sports sont pratiqués à Deauville, pendant la grande semaine, en dehors des courses de chevaux, yachting, polo, et de grandes parties de golf ont lieu au club, auxquelles prennent part nos meilleures joueuses et joueurs, tels que Mmes H. de Rothschild, Rigdway, MM. Fauquet-Lemaître, Abbatucci, duc de Morny; toutes les péripéties du jeu sont suivies et les beaux coups sont applaudis par un public des plus élégants.

LE RAID DES ÉLECTRIQUES VÉDRINE

LE DÉPART

Samedi dernier, à 7 heures du matin, les deux voitures électriques de M. Védrine quittaient Paris, devant l'Automobile-Club de France, et démarraient silencieusement. La première électrique est un cab à trois voyageurs, la seconde un coupé à quatre places. M. Richard, chronométreur officiel de l'A. C. F., devance la caravane dans une 24-chevaux. Il attend, à certains endroits, le passage des véhicules pour les chronométrer.

A ÉVREUX — LA SEULE RECHARGE DU PARCOURS

A 10 h. 29 m. 14 s. le cab arrive à l'octroi d'Evreux, précédant le coupé de 3/4 d'heure. Pendant que les participants du raid déjeunent à l'hôtel, les véhicules sont conduits à l'usine électrique de la ville où ils sont mis en charge nouvelle. La recharge a demandé 3 h. 1/2 pour le cab et 2 h. 45 m. seulement pour le coupé. Ces temps sont extrêmement réduits, cette opération demandant en général une nuit.

Le Raid des Voitures électriques Védrine
Paris-Trouville

Le passage dans Lisieux du cab Védrine.

Le raid Paris-Trouville se continue vers la mer avec la même régularité ; le cab abat ses kilomètres à la vitesse moyenne de 1 m. 50 s., et les côtes ne l'effraient pas.

L'arrivée à Trouville.

Le cab est chronométré à Trouville à 6 h. 7 m. 3 s.; M. Védrine a couvert les 187 kilomètres du raid, de la grille d'Hennebont à la mer, en 5 h. 35 m. 13 s., soit à la vitesse moyenne de 33 kilom. 500. Le coupé est arrivé trois quarts d'heure plus tard, ayant fait en moyenne du 27 à l'heure ; les résultats obtenus sont merveilleux, étant donné la faible capacité des accumulateurs.

La traversée de la Manche par le capitaine Webb

RÉCIT AUTHENTIQUE D'UN TÉMOIN

A NOS LECTEURS,

Quatre mois se sont écoulés depuis la transformation de la **Vie au Grand Air.** *Nous n'avons rien épargné pour en faire une publication digne de nos lecteurs, et nos efforts ne s'arrêteront pas là. Si d'importants événements sportifs ont absorbé le plus grand nombre de nos pages, nous n'avons pas négligé les autres, et dorénavant, tous les sports vont pouvoir reprendre dans notre publication la place qu'ils méritent. ✠ Plusieurs de nos lecteurs se sont plaints du peu de texte que contenaient certains de nos numéros. ✠ Le désir seul de donner dans toute leur ampleur des documents photographiques d'un incontestable intérêt nous a forcés de diminuer ce texte, et cela, tout à fait exceptionnellement. ✠ Nous sommes heureux de pouvoir annoncer dès maintenant que nous avons demandé aux spécialistes les plus réputés, une série de Chroniques sportives dont personne ne pourra discuter ni l'intérêt ni la haute portée et dont nous publions aujourd'hui la première.*

LES ÉDITEURS.

Tant d'essais avortés dans la traversée de la Manche ont ébranlé la foi du public. Il se refuse d'admettre que, il y a trente ans, le 24-25 août 1875, il se soit rencontré un homme capable de réussir cette prouesse de natation. Le compte-rendu même du fait écrit au lendemain, bien mieux, au cours du voyage par M. John Barington Jones, propriétaire du *Dover Express* et correspondant du *Daily Telegraph*, convaincra-t-il les plus irrédules ? c'est un instantané de cette aventure, que l'auteur, voilà trois ans, et pour dissiper les doutes, eut l'heureuse idée de réimprimer sous la forme d'une mince plaquette sans en changer un mot. M. Barington est un des quatorze compagnons de Webb. Les autres sont :

M. G. H. Ward (cousin du nageur); un plongeur expert, Baker; George Tom, capitaine du lougre convoyeur; John Dodd, contre-maître et 5 hommes, Bowles, Jell, Gates, Decent et Stauley ; Warman, du *Times*, A. G. Payne, du *London Standard*; Wilkinson, du Fields, des *Daily News*, et M. Bell, des *Illustrated London News*.

On voit que les témoins ne manquaient pas, qu'il aurait fallu corrompre, hypothèse, n'est-ce pas ridicule ?

Et maintenant, entrons dans le vif du récit, depuis Admiralty Pier de Douvres, jusqu'aux sables de Calais. « D'abord, la marée des endante entraîna Webb jusqu'à la hauteur de Lydden Spout, cependant que son coup puissant et méthodique que lui avait fait parcourir 2 milles en ligne directe. A 1 h. 45, l'accalmie vint, dont Webb, tout frais encore, profita pour avancer rapidement. Il marchait alors à 22 coups la minute. A 2 h. 30, quelques gouttes d'eau tombèrent, et un quart d'heure après, le nageur prit son premier ravitaillement : une tasse d'ale. il n'absorba aucun aliment solide tant qu'il fut dans l'eau; sa seule nourriture fut du café, de l'ale, du brandy, un peu d'huile de foie de morue (par aitement!) et du beef tea. A 3 heures, le flux se fit sentir, l'entraînant vers le Nord-Ouest, bien qu'il gardât toujours la tête tournée vers la France. A 3 h. 25, il était à 4 milles de la côte quittée; la mer était calme comme un étang. On lui passa une seconde tasse d'ale à 3 h. 40; à 4 heures, le courant l'avait ramené en face de son point de départ; une brume couvrait les hauteurs de Douvres, le temps était chaud et calme et la mer immobile. » Ici, je délaisse momentanément l'article, pour le journal de bord, où je lis.

« 3 h. 8. Un marsouin en vue, côté terre, M. Payne, tire un petit revolver, mais la judicieuse créature se tient hors de portée; — 3 h. 25, Webb est en bon état, donne 20 coups à la minute. 4 milles parcourus, la mer est un miroir; — 3 h. 30. Webb s'en va d'une belle nage méthodique; avant chaque coup, il s'allonge bien à la surface de l'eau, puis, d'un énergique coup de jambes et de bras, il avance; — 3 h. 40. Webb boit un gobelet d'ale; rien à manger encore; — 4 heures : le flot nous a ramenés en face de l'Admiralty Pier... » — 4 h. 20 : 5 milles de parcours. Webb fait un mille et demi à l'heure; — 4 h. 30, un autre marsouin a passé près de Webb. Le soleil est magnifique et chaud. Payne demande à Webb : « Comment va ? » et Webb répond : « All right ! » Du lougre éclate un triple hurrah !

5 h. 30. On annonce à Webb que le tiers du voyage est fait. Le ciel est bleu à l'Est; — 5 h. 45, Webb prend un peu de bière et de beef tea, et il emballe si bien que les rameurs du lougre doivent en mettre pour le rattraper; ils applaudissent. En réponse, « la large face du capitaine émerge de l'eau, rayonnante. »

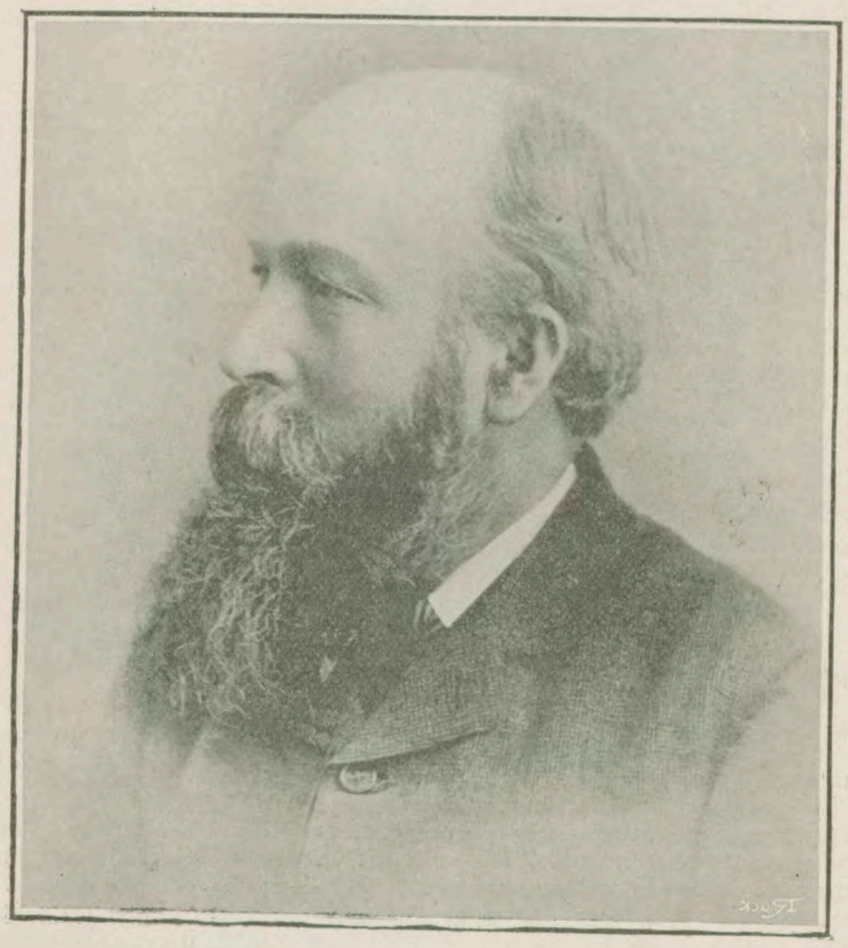
6 heures. Un mille au large de South Sands Head Lightship, la *Ville-de Malacca*, un grand steamer, passe inconfortablement près. « Nous applaudissons. Nulle réponse. » Quels ignorants ! ou plutôt quels ignorants ! On ne comprenait pas, alors ! Ah ! ce n'est pas aujourd'hui qu'un bateau de chez nous frôlerait un Webb sans lui rendre son salut !

« A 7 heures, Webb a pris de la bière. Le soleil se couche dans une mer d'or ».

Et nous revenons à notre article. C'est la nuit, la nuit redoutée des nageurs, la nuit créatrice de fantômes. Mais Webb n'en a cure. Il nage, il nage toujours.

De 1 heure à 3 heures, la marée a tourné; Webb manifestement faiblit. Pour se donner du cœur, il chante « Ça va bien »; tout de même Baker, le plongeur, met sa ceinture. Une goutte de brandy a raison de la défaillance, et Baker se rhabille. « Entre 3 heures et 4 heures, l'espoir d'atteindre Gris-Nez va diminuant avec la lumière du cap qui semble reculer ». Et voici l'aube, l'aube navrante, « sans plus de terre en vue que si l'on avait été au milieu de l'Océan ».

On comptait sur la vue de la terre pour ragaillardir le nageur. Avec cela, un peu de houle. Une voix vint du bateau : « Préparez des briques chaudes » Mauvais présage. C'était la défaillance du matin, si connue des athlètes de fond. On administre au nageur une tasse de café brûlant, et c'est l'aurore; Webb renaît à la vie; il lance un joyeux « tout va bien », on applaudit. A 5 h. 5, on signale la terre Sangatte. A 5 h. 10, le soleil sort de l'eau, rose et charmant », Webb repart avec une nouvelle vigueur.



(Cl. Martin Jacobetti.)

M. John Barington Jones, directeur du *Dover Express*, l'un des quatre témoins actuellement vivants de l'exploit du capitaine Webb.

Et la dernière étape commence, la plus dure ; avec le jour, le vent aussi s'était levé. La marée pousse le nageur, non vers Sangatte, qui fuit, mais vers Calais.

Webb luttait désespérément avec la marée et les vagues ; la brise grandissait, la mer grossissait, les forces diminuaient. Le point visé fuyait au Sud comme un mirage, le flot poussait sur Calais l'épave humaine volontaire, parallèlement au but toujours aussi distant. Sans doute la platitude de la côte nous trompait. Car le mille qui restait apparemment à faire, occupa près de deux heures. Comment ces deux heures se passèrent, voilà qui défie toute description; en route, ce furent 2 heures d'atroce anxiété pour ceux qui surveillaient les efforts du vaillant nageur, et de parfaite torture pour Webb, dont la face pâle, l'œil hagard disaient l'épuisement; mais son indomptable courage ne lui permettait pas d'abandonner, la victoire si proche: de fait, il cria à son cousin, qui ne le perdait pas de vue, qu'il irait, tant qu'il pourrait « remuer un orteil » (wag a toe). Et plus il s'affaiblissait, plus la mer se courrouçait ; « il luttait avec persévérance ».

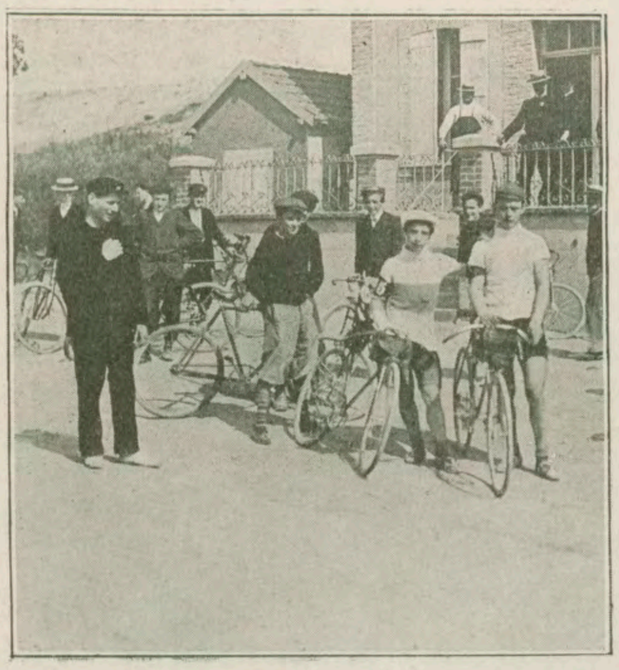
A huit heures cinq on fait des sondages; la sonde ne rencontre rien; on annonce à Webb « 10 brasses de fond. » « 8 h. 30, Webb boit du brandy. 8 h. 45, encore un demi-mile ; nous applaudissons le nageur, dont le masque exprime la souffrance et la résolution. »

Le récit devient de plus en plus pressé, haletant. « A 9 h. 10, le vent fraîchit, on voit la jetée de Calais, la foule. A 9 h. 30, un gros bateau à rames, du Calais steamer, (capitaine Dane) approche, applaudit et, ce qui vaut mieux, se met en travers de la lame, pour protéger le nageur. A ce moment Baker, jette le châle qui le couvre, plonge et nage à côté de Webb, mais, trouvant la mer trop rude, il remonte. « L'excitation est à son comble, et l'angoisse. » Allait-il échouer si près du port? « 9 h. 45, dernier quart de mille ; quelle vaillance ! Nous applaudissons, 5 brasses de fond. » Les sondages se multiplient. A 200 mètres de la plage on craint que la force ne lui manque. Personne, certes ! ne songe à lui offrir un secours illicite ; mais on ne néglige rien pour lui donner du cœur. Anglais et Français l'applaudissent à l'envi. Les sonneurs annoncent des chiffres inexacts : « 10 h. 12 : 3 brasses ; 10 h. un quart 2 brasses et demie ; 10 h. 19, une brasse et demie ; à la fin, suprême encouragement, les rameurs plongent leurs avirons dans l'eau pour lui montrer qu'ils touchent le fond. » Et cette fois, c'est vrai. A 10 h. 35 il n'y avait plus que 5 pieds d'eau, et à 10 h. 41 minutes, enfin, enfin, Webb, eut l'indicible volupté, que nul depuis n'a connue, de sentir sous ses pieds la terre ! Une minute d'allégresse inouie « les rameurs sautent dans l'eau, le saisissent, l'étreignent à l'étouffer. Sur la plage une foule l'acclame ; un fiacre l'attend, mandé en hâte à 10 h. 43, « il monte dans le fiacre qui l'emporte à l'Hôtel de Paris, épuisé, mais content. »

Là s'arrête le journal de bord de M. John Barington Jones, sur la traversée du capitaine Webb, dont, demain peut-être, un Burgess, un Holbein renouvellera jeune dis pas égalera la prouesse trentenaire..... peut-être?

PAUL HAMELLE.

100 KILOMETRES SUR ROUTE A REIMS



Gérault Godan

Les deux vainqueurs de la course sur route (100 kilom.) du Bicycle-Club Rémois.

C'est le Bicycle Club Rémois, avec le concours de l'U. V. F., qui a organisé dernièrement une très belle course sur route à Reims.

L'épreuve comportait deux catégories, amateurs et professionnels, réunissant 37 engagements avec 32 partants et 27 arrivées, elle se faisait sur une distance de 100 kilomètres, de Reims à Châlons.

L'arrivée de Gérault et de Godan, le premier et le second de la catégorie amateurs de la course des 100 kilomètres, à Reims.

Godan et Gérault, amateurs, arrivaient premiers se tenant par la main, ils ont accompli le parcours en 3 h. 5 m. battant tous les records de la région.

Le premier groupe de coureurs vétérans de la Société amicale sportive des " Gais Cyclistes Toulousains " en excursion aux environs de Toulouse, le 23 juillet dernier.

UN RAID HIPPIQUE DE VENDÉE EN SAVOIE

Il semble que la vogue de l'automobile, loin de nuire au Tourisme hippique, lui donne au contraire une vie nouvelle. Nos lecteurs ont suivi toutes les phases de l'excursion organisée entre Paris et Deauville, par le Touring-Club ; les chevaux et les conducteurs sont arrivés au but tous en parfait état, après une promenade merveilleuse dans tous les établissements d'élevage de la Normandie.

Départ du château de la Thibaudière de M. Philippe-E. Hervé, qui a couvert 735 kilom. en 11 jours.

Notre excellent confrère, M. Philippe-Edouard Hervé, directeur du *Messager de Paris*, vient d'accomplir un raid pas banal.

Parti du château de la Thibaudière (Vendée), il est allé en onze jours à Nutry, dans la Haute-Savoie, parcourant 735 kilomètres sur des routes très dures.

Le cheval qu'il avait entraîné pour cette excursion est sans origine. C'est un cheval du pays, *Charlot*, âgé de six ans et payé il y a quelques mois 350 francs.

Très rustique et très solide, il était assez peu difficile à nourrir et son estomac excellent lui a facilité singulièrement la tâche.

***Charlot* sur la route le huitième jour.**

Il a pu pendant son voyage faire deux étapes de 105 kilomètres et repartir le lendemain.

Sa nourriture journalière était de quinze litres d'avoine, deux livres de foin et de la paille à discrétion. Pour la boisson de l'eau et du son ; à l'arrivée à l'étape une friction des jambes à l'alcool camphré.

La voiture à laquelle *Charlot* était attelé est extrêmement légère, sulky à quatre roues caoutchoutées, très roulant.

M. Philippe Hervé était accompagné dans son voyage par son cocher qui avait entraîné le cheval sur les routes vendéennes.

THUAU A MONTCEAU-LES-MINES

Mousaier Thuau Vanoni

La Course internationale à Montceau-les-Mines, qui a été gagnée par Thuau, second Moussier.

Les courses organisées le 6 août au vélodrome de Montceau-les-Mines ont été très réussies :

Course de Société. — 1. Bard, 2. Dutremble.

Département. — 1. Beyl, 2. Moreau, 3. Galli.

Internationale. — Finale : 1. Thuau, 2. Moussier, 3. Vanoni.

Thuau partant pour son tour d'honneur au vélodrome de Montceau-les-Mines.

Course de tandems. — 1. Moussier-Castoldi, 2. Vanni-Michaud, 3, Gally-Beyl.

Course de primes. - Toutes gagnées par Bourotte, à l'exception de la première qui va à Dumas.

La plaquette de régularité donnée dans le Circuit des Ardennes à l'équipe des voitures qui s'est classée première dans cette épreuve.

LE PRIX DES ROCHES-NOIRES A DEAUVILLE

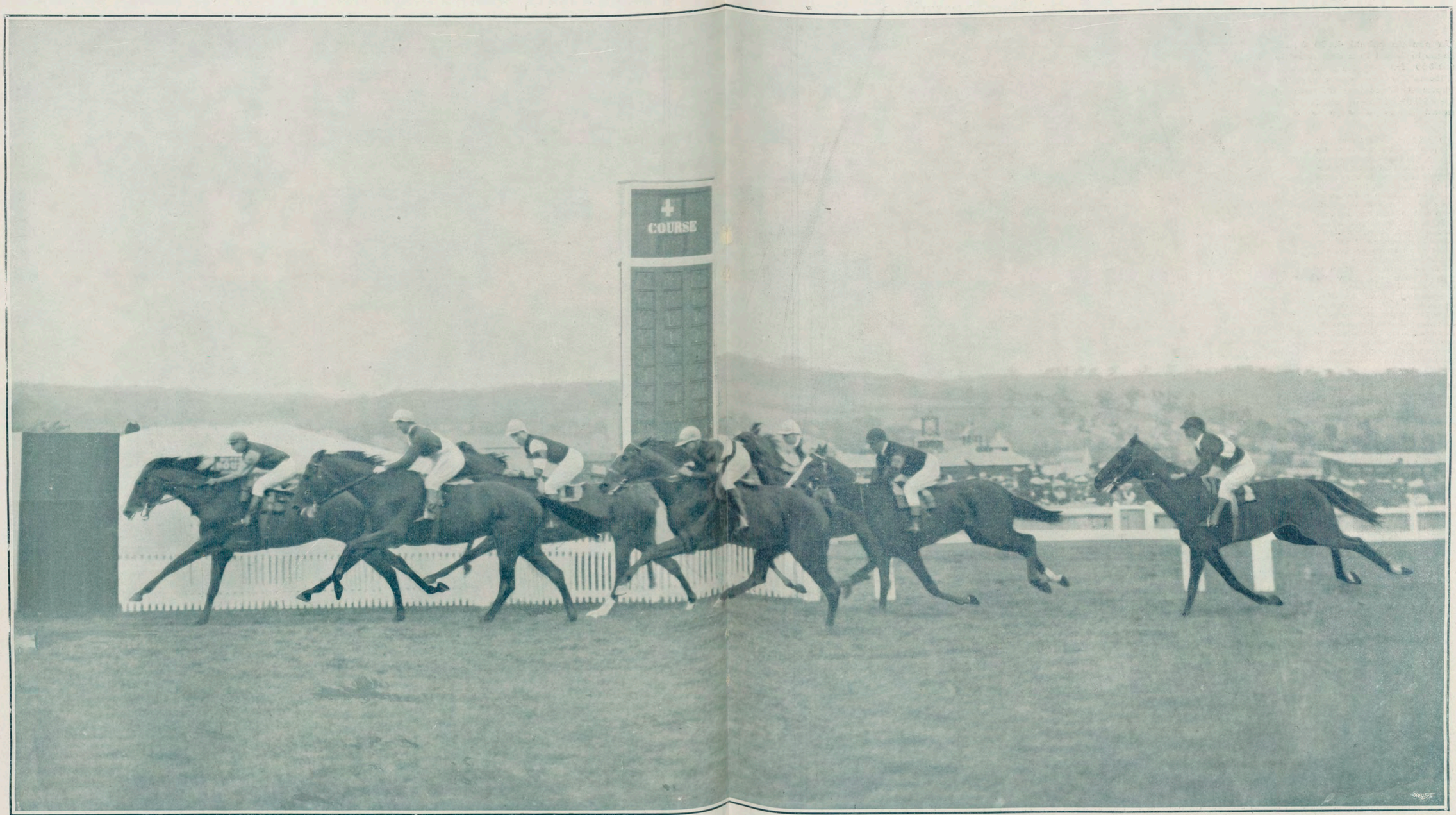
Beppo.

L'ARRIVÉE DE BEPPO

Le prix des Roches-Noires (6.000. fr.— 1.000 m. environ) était, sans contredit, la plus intéressante épreuve parmi celles du jeudi 17, à Deauville. Dès le commencement de la course, Arabie à la corde, Beppo au centre et Tagliamento en dehors, ont pris une avance considérable sur le restant du lot. Tagliamento était celui des trois adversaires qui fléchissait le premier, laissant Beppo et Arabie entamer une lutte énergique qui se terminait en faveur du premier nommé, l'emportant d'une encolure. Beppo, par Scotland et Bombard, à M. Michel Ephrussi, jockey G. Bartholomew.

LE GRAND PRIX DE DEAUVILLE

La Vie au Grand Air



Ecots (Bartholomew). Adam (Stern). Marsan (A. Carter). Génial (Behouse). Grand Duc (Reiff). Lorlot (Rausch). Condé (O'Connor).

GRAND PRIX DE DEAUVILLE (40.000 FR. — 2.600 M. environ). — APRÈS LE DÉPART.

Aussitôt après le départ, qui a été donné dans d'excellentes conditions, Ecots a pris le commandement, devant Marsan et Adam, et les autres en groupe, à l'exception de Génial, qui était bientôt en difficulté ; l'ordre restait le même jusque dans le dernier tournant, où Adam faisait son effort ; il dépassait Marsan, mais ne pouvait inquiéter Ecots, qui avait, dès lors, la course à sa merci. Lorlot venait, dans une excellente action, enlever la seconde place à Adam, complètement désemparé.

Le vainqueur du Grand Prix de Deauville

Un poulain acheté 4.000 francs gagne le Grand Prix de Deauville (40.000 fr.) ✍ Le propriétaire d'Ecots ✍ Le vieux sang de Victot ✍ L'accident d'Adam ✍ La défaite des deux craks d'Edmond Blanc ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍

Il y a deux ans jour pour jour presque, après une des ventes de yearlings de Deauville M. Godard achetait à l'aimable pour la somme de 4.000 francs un poulain, Ecots, par Général Albert ou Simonian et Fernandez Mare. Ce même poulain gagnait, le 20 août, le Grand Prix de Deauville, battant le fameux Adam, battant Lorlot, Général, Masan et deux autres seigneurs de moindre importance qui une de qualité : Condé et Grand Duc..,

Victoire inattendue, car on ne pouvait croire à la défaite des deux craks Edmond Blanc.

Cependant, enlevez les deux représentants de la casaque orange, Ecots, très vaillant, très courageux était assez indiqué par ses performances antérieures, ne venait-il pas de courir très bien sur ce même hippodrome ? N'avait-il pas à Saint Cloud battu Finasseur avant ses grandes victoires.

M. Godard, le propriétaire, Ch. Bartholomew, l'entraîneur, et Georges Bartholomew le jockey ont été très chaudement félicités. M. Godard a très peu de chevaux à l'entraînement, on voit ses couleurs assez rarement ; néanmoins c'est un des anciens du turf, un « vieux de la vieille » doublé d'un très brave homme et d'un excellent camarade. Il connaît les chevaux admirablement, aussi bien du reste que les bêtes de boucherie, — il est l'un des plus gros commissionnaires du marché aux bestiaux de la Villette.

Quand il achète un cheval, c'est comme lorsqu'il achète un bœuf ou une bande de moutons, il en connaît la valeur, et il sait le bénéfice qu'il peut en tirer.

Et il est assez curieux de se reporter à la vente du 17 août 1903 à laquelle fut acheté Ecots. C'était la vente de yearlings du haras de Victot. Pontiolut acheté 10.000 fr. par M. Wisocki; Albion, 15.000 fr., par M. de Ganay; Lavarède. 10.000 fr., par M. Veil Picard; Gavarni, 10.000 fr., par M. Vallano; Loute, 10.000 fr. et Capeline, 20.000 fr. par M. de Saint-Alary, Ecots, le plus bas, 4.000 fr., a eu la plus belle carrière.

Beaucoup discuteront la valeur de ce produit du vieux sang de Victot, mais nul ne pourra nier son courage, son endurance, sa résistance ; depuis l'ouverture de la saison il a couru seize fois! C'est l'indice d'un bon tempérament, en même temps que la confirmation de l'habileté de son entraîneur qui a su le conserver en forme pendant toute la durée de la saison.

La rentrée du vainqueur du Grand Prix de Deauville (40 000 fr. — 2.600 m.).
Ecots, *3 ans, par Général Albert ou Simonian et Fernandez Mare. Eleveur, M. Aumont; propriétaire, M. Godard; entraîneur, Bartholomew; jockey, Georges Bartholomew.*

Quand un crack succombe, on cherche — et on a parfois raison — des excuses à sa défaite. Est-ce que Adam n'était pas complètement remis de son indisposition du printemps? Est-ce un accident du parcours ? Est-ce une piste ne convenant pas au fils de Flying-Fox ? Est-ce le temps orageux qui l'aurait rendu nerveux à l'excès ? Je serais plutôt tenté de croire à un accident du parcours, car Adam tirait un peu du membre antérieur gauche à sa rentrée aux balances; toujours est-il que le fils de Flying-Fox n'a pas rempli le mardi son engagement dans le Prix de Trouville.

Toujours est-il que cette défaite inattendue des Edmond Blanc, redonne de l'espoir à ceux qui n'ont pas l'heur de posséder des Flying-Fox ou des produits du haras du Jardy.

FRANC PICARD.

COMMENT ON CONDUIT UN COACH

En faveur du Tourisme hippique ✦ Une leçon de coaching par Howlett ✦ Avec de la volonté, on peut aussi facilement conduire un coach qu'une charrette à un cheval ✦ ✦ ✦ ✦ ✦

Les excursions de la Société des Guides, les journées des Drags, à Auteuil et à Colombes, et surtout la récente et très intéressante performance du comte d'Yanville dans le Paris-Deauville hippique du T. C. F. ont donné au Coaching un regain d'actualité.

Le mail-coach est la vraie voiture de tourisme hippique.

Pour dire à nos lecteurs comment on devient un coachman accompli, je préfère céder la parole à Edwin Howlett; c'est un maître et je ne suis qu'un élève.

« Si vous n'êtes ni trop myope, ni trop maladroit, en quelques jours, vous entendez... en quelques jours, vous conduirez un mail coach, à travers Paris.

« La première leçon est un vrai brouillard pour l'élève, il ne sait quelle guide toucher, et presque toujours, touche celle qu'il ne faut pas.

« Dans le menage à quatre, les quatre guides doivent être placées dans la main gauche et y rester à poste fixe.

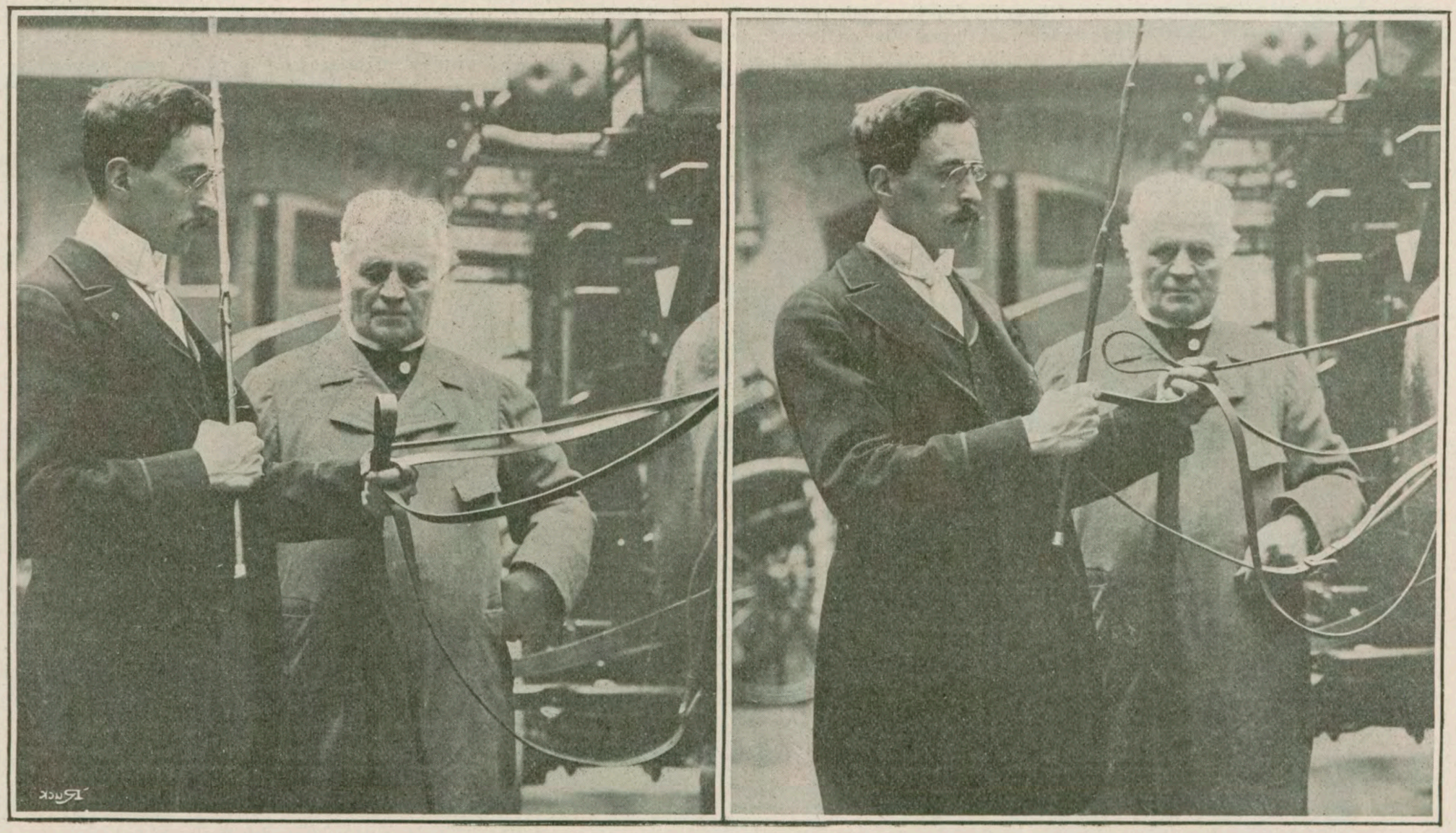
« Les guides glissent toujours des mains : cela provient de ce que l'on ne ferme pas suffisamment les doigts et que souvent on enferme le pouce dans la main avec elles.

« Pour le menage à quatre, les deux doigts qui tiennent toutes les guides sont le petit doigt et l'annulaire de la main gauche, aussi ces deux doigts doivent toujours être fermés.

« En réalité, il faudrait un volume pour décrire tout ce que je vous fais voir en quelques minutes. Nous n'allons, si vous le voulez bien, ne nous occuper que du départ. Pour monter sur le siège vous prenez avec la main droite, la poignée de la coquille; vous mettez le pied gauche sur le moyeu, le pied droit sur la paumelle de volée, en allant chercher la galerie de siège avec le pied gauche sur le marche-pied de caisse, et enfin le pied droit sur la coquille. Vous prenez les guides avec la main

Pour arrêter.

Tenant les rênes de la main gauche, placer la main droite en avant sur les quatre rênes, le médium de la main droite entre les deux rênes gauches, à 20 centimètres de la main gauche, lever la main gauche à angle droit avec la main droite dans laquelle glissent les rênes.



La position des mains.

La grande difficulté dans la conduite à quat e est de savoir tenir les rênes et de ne point faire d'erreur. Aussi les premières leçons sont-elles données en se servant d'un chevalet au lieu d'un attelage.

Pour tourner.
Opposer la rêne gauche du timonier de gauche à la rêne droite de volée. Saisir la rêne droite de volée avec la main droite en posant la main à vingt centimètres en avant de la main gauche.

Pour redresser l'attelage.
Remettre toutes les rênes droites devant soi, les deux rênes de timon dans la main gauche et le médium ent e les rênes droites en dessous, l'index sur la rêne du timon de gauche.

droite, et vous vous asseyez, en maintenant la main gauche à quinze centimètres de la ceinture, et en ayant soin, dans tous ces mouvements, de ne pas laisser glisser les guides... Et maintenant, vous pouvez démarrer.

« Maintenez les chevaux droits pour le départ. Mettez le médium de la main droite, les guides des timoniers, tous les doigts grands ouverts, à quinze centimètres en avant de la gauche, et fermez-les en levant la main droite en dehors. L'extrémité des guides tombe derrière le petit doigt. Vous tendez ensuite la main gauche doucement et vous demandez aux chevaux de démarrer.

« Quand la tête des chevaux de volée arrive au niveau de l'angle du trottoir, vous pressez la guide de volée de droite entre le pouce et l'index de la main droite (le pouce toujours en dessus) à vingt centimètres de la gauche, vous amenez cette partie de la guide sous le pouce de la main gauche (à ce moment la main droite est derrière la gauche). Vous la gardez dans cette position jusqu'au moment où les chevaux sont bien droits dans la nouvelle rue. A ce moment, vous levez le pouce gauche et la guide reprend sa position normale. C'est ce que j'appelle faire un peloton à droite. Pour arrêter quand vous êtes au pivot vous placez le médium de la main droite entre les deux guides de gauche, à vingt centimètres de la main gauche, vous levez cette main au-dessus de la droite, en tenant les guides. Vous fermez les doigts de la main droite sur les quatre guides, et vous la ramenez à vous.

« Avec de l'habitude on y arrive aussi facilement que si l'on conduisait un seul cheval. »

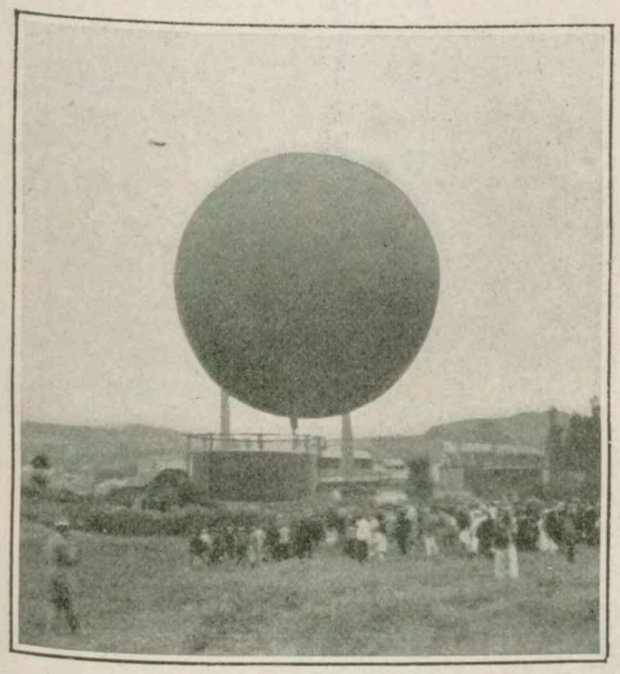
PAUL MÉGNIN.

Pour placer son attelage.
Prendre la rêne droite du timon avec la main droite et obliger les chevaux de timon à se déplacer sans avancer ni reculer.

LE RALLYE BALLON A TROUVILLE

Le Ballon *le Trouvillais*, piloté par M. Jacques Faure, accompagné de MM. Mérius et Maurice Bertrand, s'éleva, à 2 heures et demie, vendredi dernier, de l'usine, prit la direction et traversa l'estuaire de la Seine, entre Trouville et le Havre.

Après 30 minutes d'ascension, il atterrissait en Seine-Inférieure, dans les environs de Dieppe. La vitesse atteinte avait été de 32 kilomètres à l'heure. La descente eut lieu sans aucun incident. Dès le départ, une dizaine d'automobiles s'élancèrent à la poursuite du ballon : deux d'entre elles purent traverser la Seine à Quillebeuf atteignirent les aéronautes: la première celle du baron de Didevlle, à Bolbeck; la seconde, celle de M. Rigault, à Quillebeuf même.



Le départ pour le Rallye ballon de M. Jacques Faure, l'aéronaute bien connu, sur son ballon " Le Trouvillais ".

LE TOURNOI D'ÉPÉE DE DIJON

Un plein succès a couronné les efforts des organisateurs du tournoi d'épée amateurs, qui a eu lieu le dimanche 13 août, au vélodrome du Parc de Dijon. 32 tireurs étaient inscrits. Dans le classement par équipes, l'équipes de la garnison de Dijon. s'est classée première, celle du Sporting Club Lyonnais 2e, et 3e celle de la salle Laurent. Dans le tournoi individuel, vainqueur le commandant, Bardet; venaient ensuite le capitaine Meyer, du 26e dragons, et Clergué S. C. L.

Les organisateurs du tournoi d'épée de Dijon sont très reconnaissants à M. le Ministre de la Guerre d'avoir bien voulu autoriser les officiers à tirer et d'avoir prié M. le général de Laborie de Labatut de l'y représenter.

Bardet (Français). Féroldi (Italien).

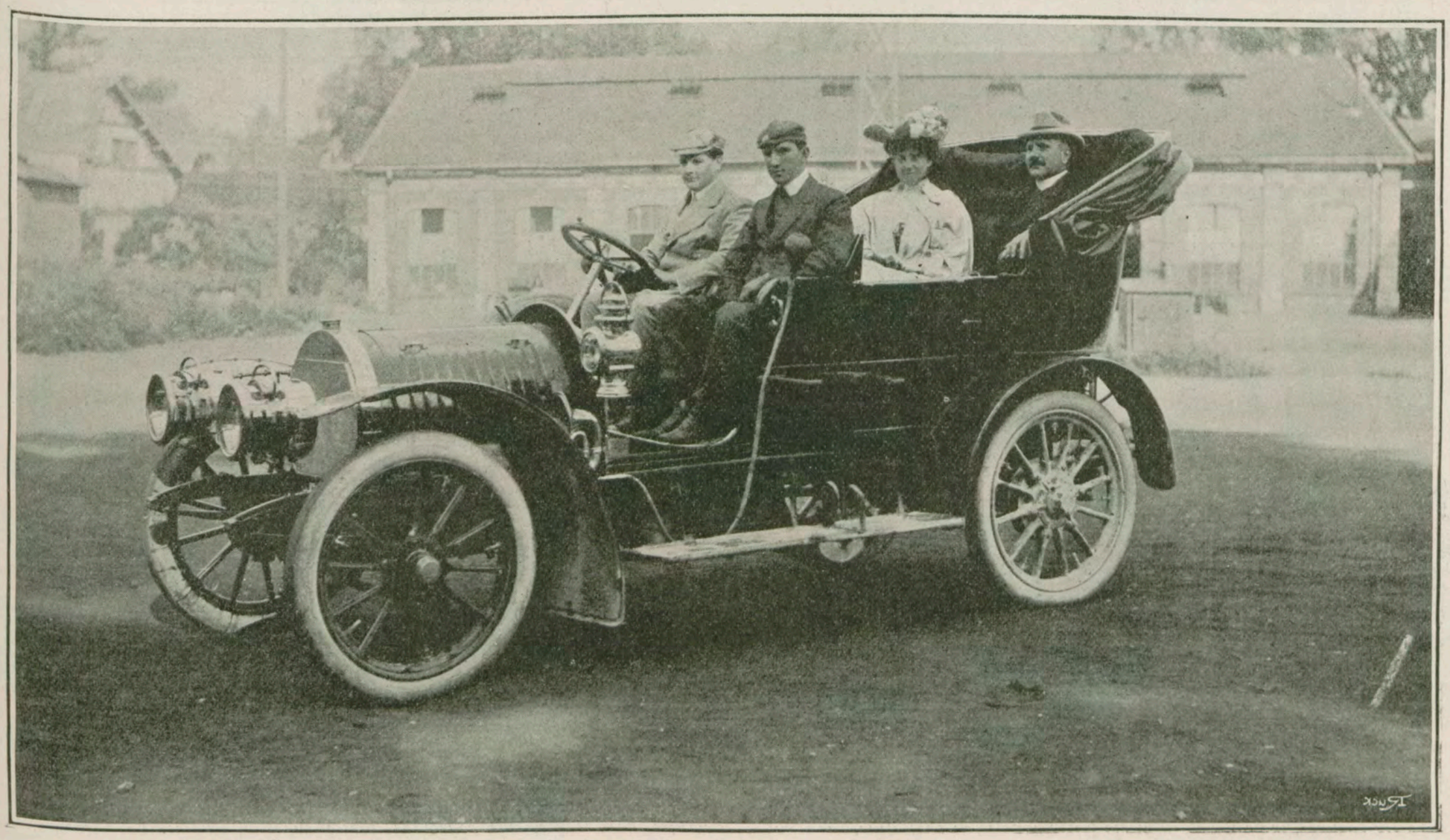
Un assaut entre le commandant Bardet, du 16e chasseurs, le gagnant du Tournoi d'Épée de Dijon, et M. Féroldi T. Carlo.

LA FÊTE NAUTIQUE DE JOINVILLE

Après le récent meeting international il semblait difficile d'organiser avec succès une fête de natation.

La magnifique réunion de dimanche dernier, à Joinville, prouve que cette difficulté pouvait se résoudre. La société Athlétique de Montrouge, aidée du syndicat d'Initiative de Joinville, et la commission de natation du comité de Paris ont composé un programme superbe. Dans les 500 mètres c'est Bougoin qui est vainqueur. Dans le concours de plongeons 1er Viglietti. Le championnat de Paris de water-polo est remporté par le Cercle Athlétique de Paris. Le C. A. P. représente la jeune génération des nageurs travaillant depuis de longues années.

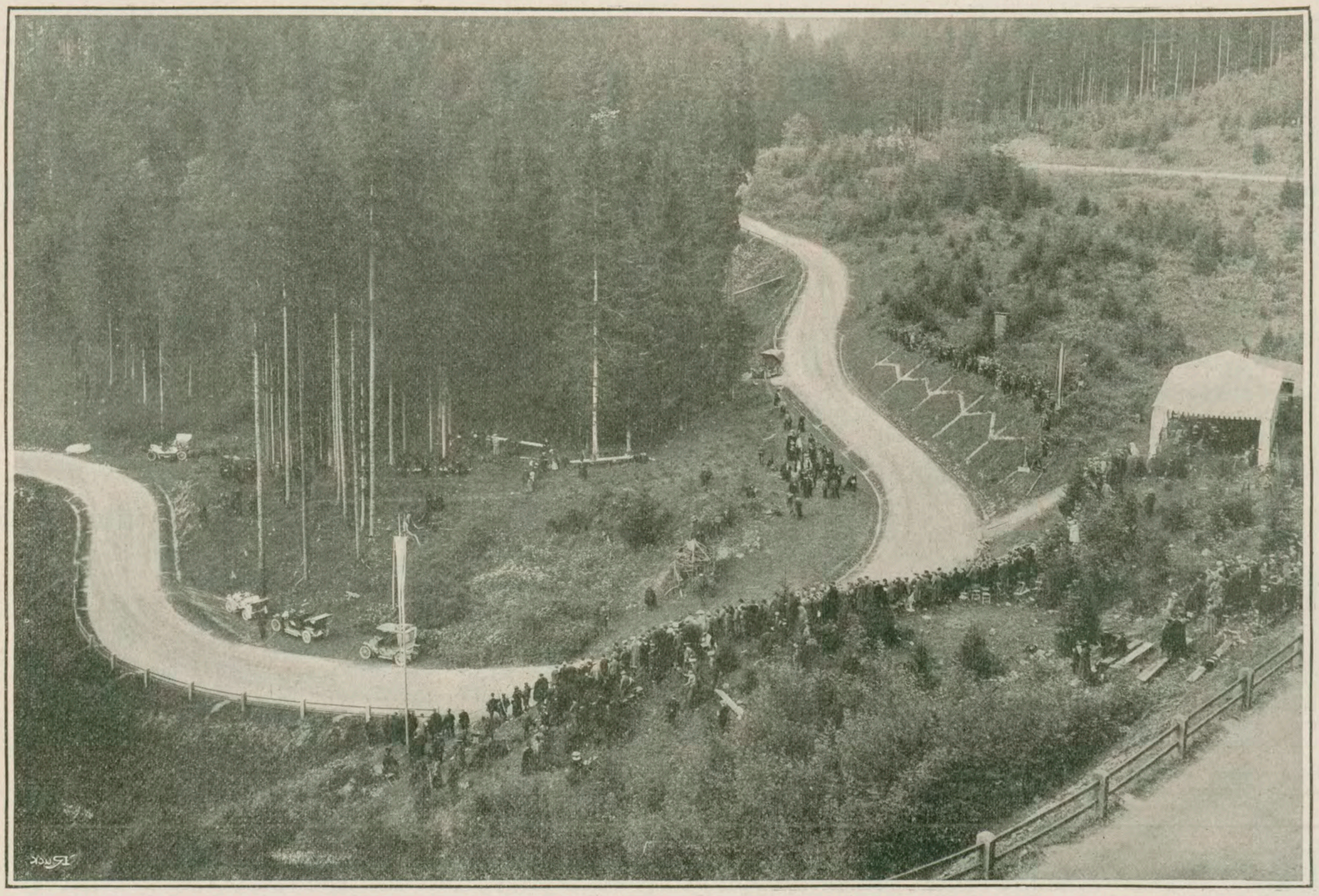
Le 500 m. scratch de l'S. A. M. Bougoin, triomphe dans cette épreuve. Bougoin était le 1er des Français dans le championnat du monde.



Un raid automobile dans les Alpes avec une 17-chx. *Hotchkiss.*

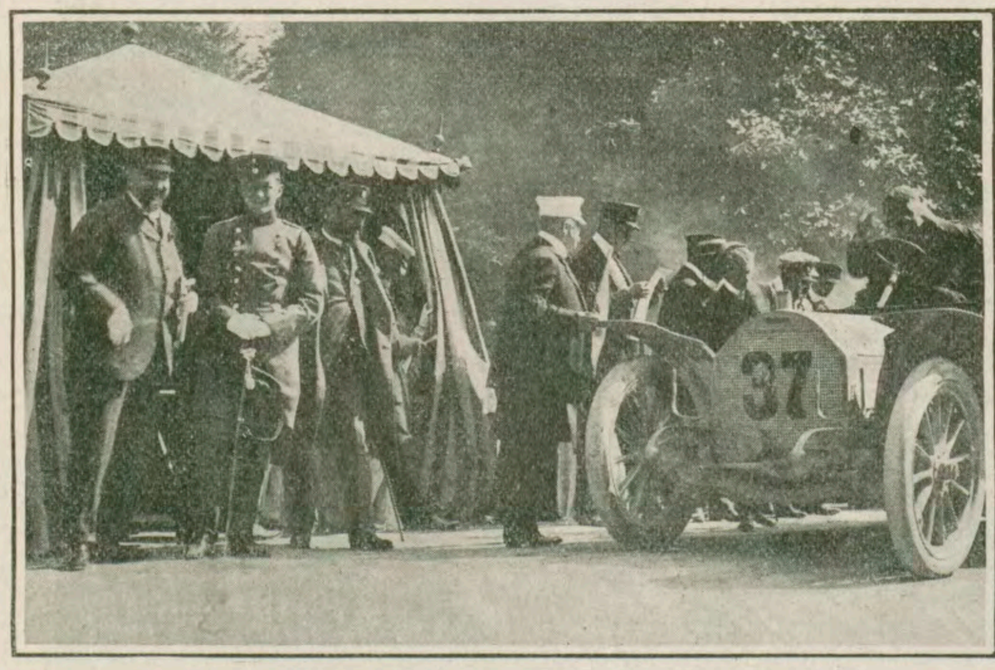
M. et Mme Marshall Dodge ont parcouru sur leur 17-chx Hotchkiss, la France et la Suisse, traversant les cols les plus difficiles des Alpes. Cette photographie a été prise à leur retour, lorsque M. Dodge est venu à l'usine de Saint-Denis, féliciter les constructeurs sur la marche parfaite de leur voiture.

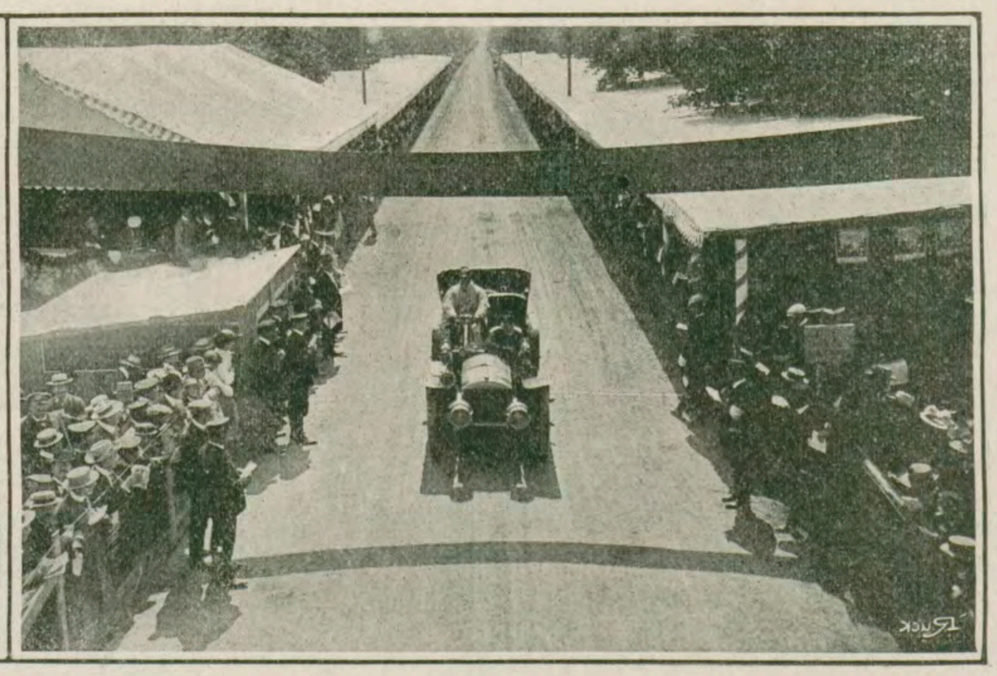
La Grande Semaine Automobile Allemande



La piste du Kesselberg.

Les épreuves de la Coupe Herkommer et de la Coupe Bleichroder se sont disputées du 11 au 16 août en Bavière. Les courses de côte avaient lieu sur la piste du Kesselberg d'une longueur de 7 kilomètres, dans un paysage boisé et fort pittoresque, à quelque 75 kilomètres de Munich. Les courses de vitesse se couraient dans le parc de Forstenried, aux environs de la capitale bavaroise. Quant au circuit du concours de tourisme, il allait de Munich à Munich en passant par Stuttgart et Nüremberg.





Le prince Ferdinand de Bulgarie. Le prince Louis-Ferdinand de Bavière. Le prince Henri de Bavière.

Les princes à la Grande Semaine Automobile Allemande.

Le prince Henri de Prusse, un fervent chauffeur, devait prendre part à la Coupe Herkommer, mais il ne put même pas y assister en spectateur, car il fut forcé de quitter brusquement Munich pour des raisons de service. Différentes autres personnalités suivirent avec grand intérêt les épreuves des Coupes Herkommer et Bleichroder, parmi elles citons le grand duc Cyrille de Russie.

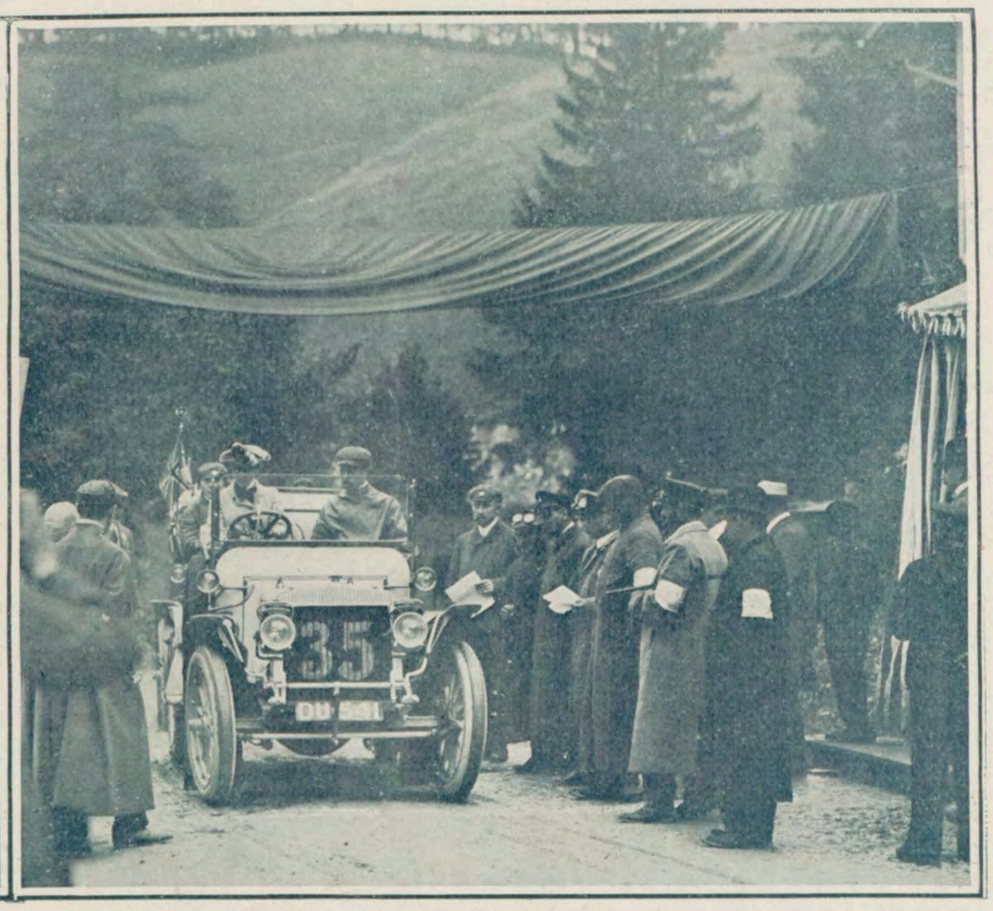
Le départ d'un concurrent de la course de vitesse (Coupe Herkommer).

La Coupe Herkommer, ouverte aux voitures de tourisme, comprenait, outre le concours d'endurance, une course de vitesse sur 6 kilomètres. Le parcours, dans le parc de Forstenried, près de Munich, était le même que celui de la Coupe Bleichroder (course en palier). Le meilleur temps a été fait par Willy Pogge de Chemitz sur une 60-HP Mercédès, *en 6 m. 37 s. 2/5.*

LES COUPES HERKOMMER & BLEICHRÖDER

Le Professeur von Herkommer.

Le peintre von Herkommer est le donateur de la Coupe de tourisme. Malgré son grand âge, il a suivi avec un vif enthousiasme l'épreuve instituée par lui. Il a fort admiré la course au point de vue esthétique, étudiant les attitudes et les mouvements des chauffeurs et s'émerveillant de leur hardiesse.



Miss Maud Manville.

Miss Maud Manville a été la seule femme qui ait pris part à la Coupe Herkommer ; elle conduisait une Daimler anglaise de 35 chevaux. Miss Maud Manville est une intrépide chauffeuse et ce n'est pas la première fois qu'elle pilote une voiture dans une épreuve de tourisme.

Hieronymus, vainqueur de la Coupe Bleichroder sur sa *Mercédès* 1904 90 chevaux.

Le premier du classement général de la Coupe Bleichroder a été Hieronymus ; il a gagné la course de côtes de Kesselberg (7 kilom. en 5 m. 34 s. 3/5) et est arrivé second dans la course en palier après Werner sur 100 chevaux Mercédès (6 kilom. en 3 m. 11 s.).

Werner, sur la voiture *Mercédès* de M. Gray-Dinsmore, au départ de la Coupe Herkommer.

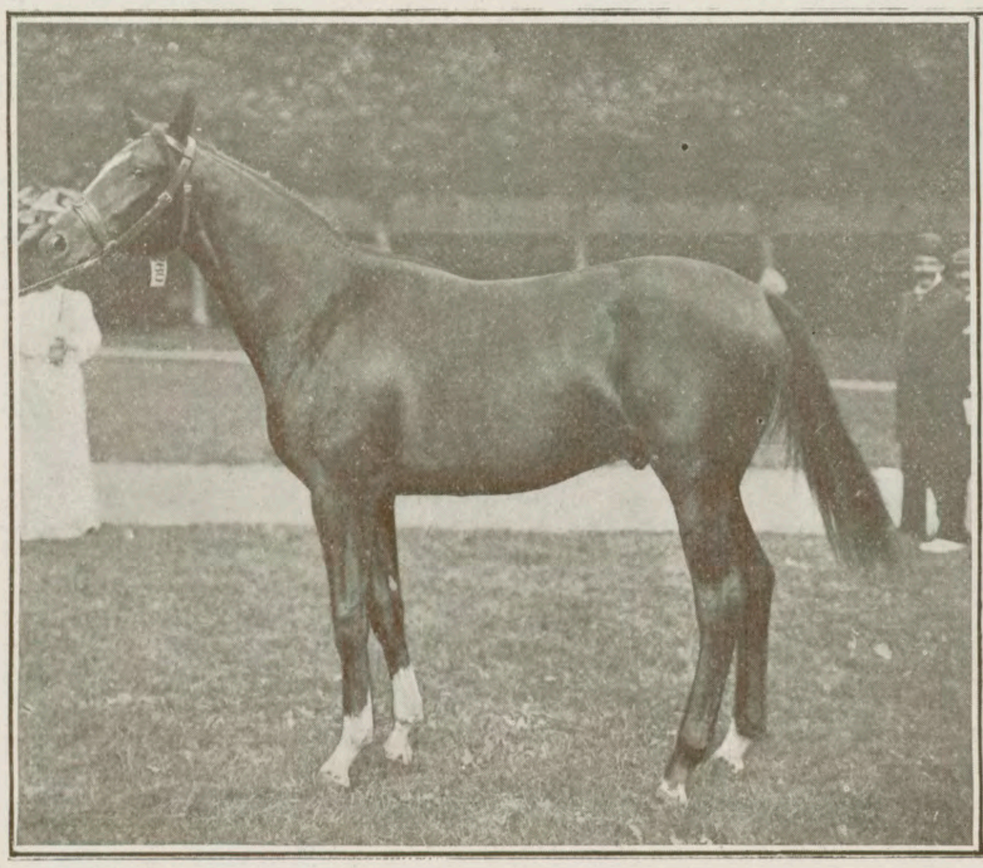
La voiture de M. Clarenthe Gray-Dinsmore est arrivée première à toutes les étapes du Concours de tourisme. C'est une Mercédès de 90 chevaux ; elle était classée dans la première catégorie des voitures concurrentes.

Les Ventes de Yearlings à Deauville

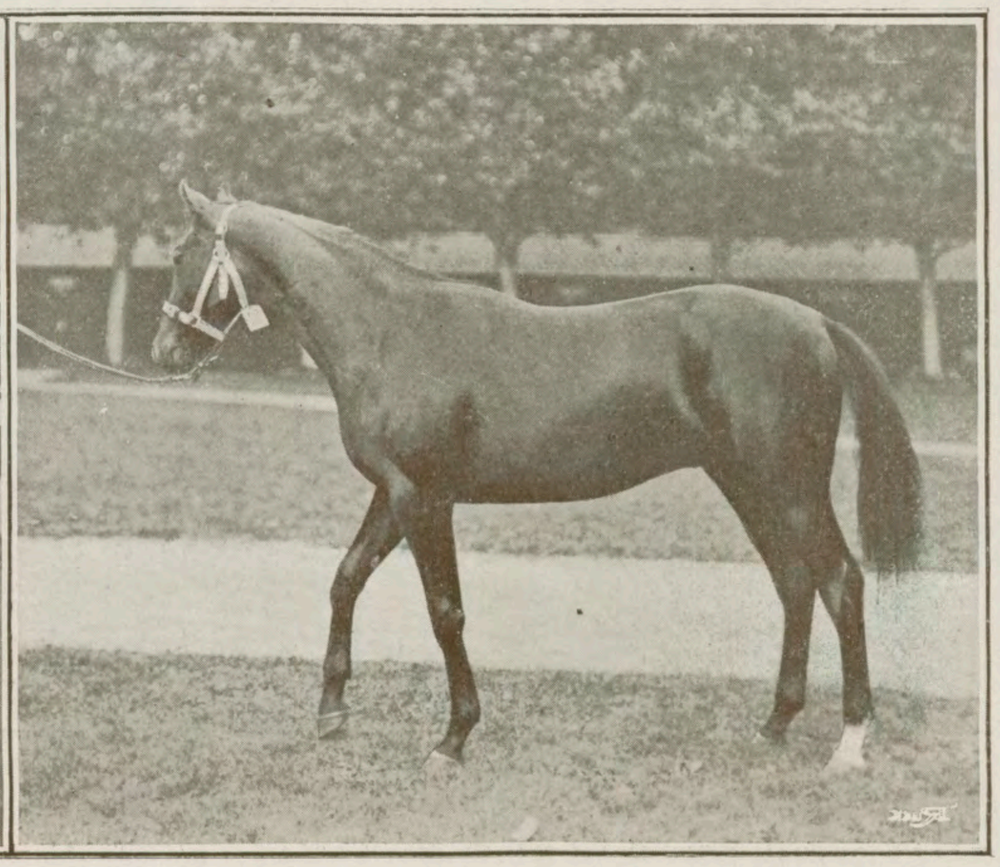
Comte Sampieri. Comte de Ganay. J. de Brémond. Marghiloman. Comte H. de Pourtalès. Prince Murat.

Les ventes de Yearlings à Deauville.

C'est Deauville le grand marché des yearlings. Combien de cracks furent adjugés aux ventes du Tattersall ou de chez Chéri? C'est, après les courses, le grand rendez-vous des sportsmen; certains font de bonnes affaires en achetant 200 ou 300 francs des yearlings qui gagneront de bonnes épreuves; d'autres se trompent, mais, en général, les bons yearlings se paient très cher.



Un futur champion de la casaque orange.
Vichy, *par Cyllene et Vienne, élevée au haras de Newvilette par M. H. Remy, acheté 76.000 fr. par M. Edmond Blanc.*



Un achat du prince Murat.
Arnault, *par Gallerte et Argentine, adjugé au Prince Murat pour 25.600 fr.*

Supplément au N° 363.

La Vie au Grand Air

LA COUPE DES PYRÉNÉES

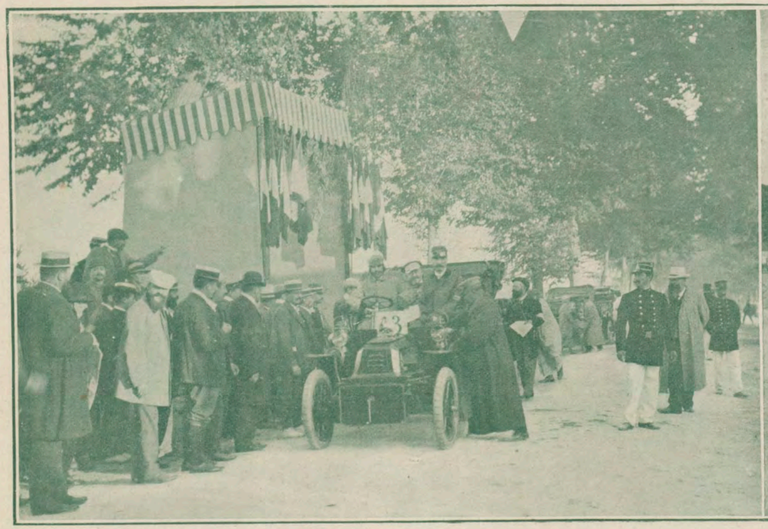
ORGANISÉE PAR LA *DÉPÊCHE DE TOULOUSE* AVEC LA COLLABORATION DE LA *VIE AU GRAND AIR*

LE POINÇONNAGE ET LE PESAGE D'UN CONCURRENT

Les voitures devant prendre part à la Coupe des Pyrénées ont été pesées et poinçonnées à Toulouse, la veille du départ, c'est-à-dire le samedi 19, sous la direction de M. Tampier, le chronométreur officiel de l'A. C. F. Elles ont été divisées en 5 catégories : première catégorie, voitures au-dessous de 5.000 francs ; deuxième catégorie, voitures ouvertes de 8.000 francs et au-dessous, fermées, de 9.000 francs et au-dessous ; troisième catégorie, voitures ouvertes de 8.000 à 12.000 francs, fermées, de 9.000 à 13.000 francs : quatrième catégorie, voitures ouvertes de 12.000 à 18.000 francs, fermées, de 13.000 à 19.500 francs ; enfin, cinquième catégorie, voitures ouvertes de 18.000 à 2 .000 francs, fermées, de 19.500 à 26.000 francs.

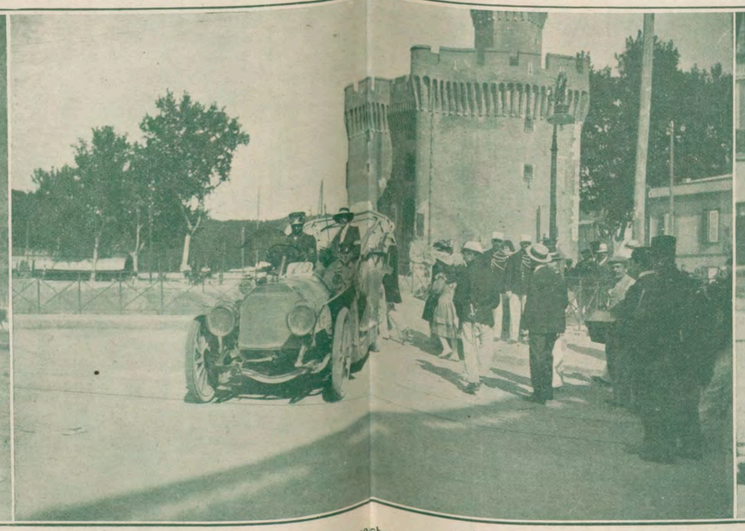
La Vie au Grand Air

LA PREMIÈRE ÉTAPE DE LA COUPE DES PYRÉNÉES



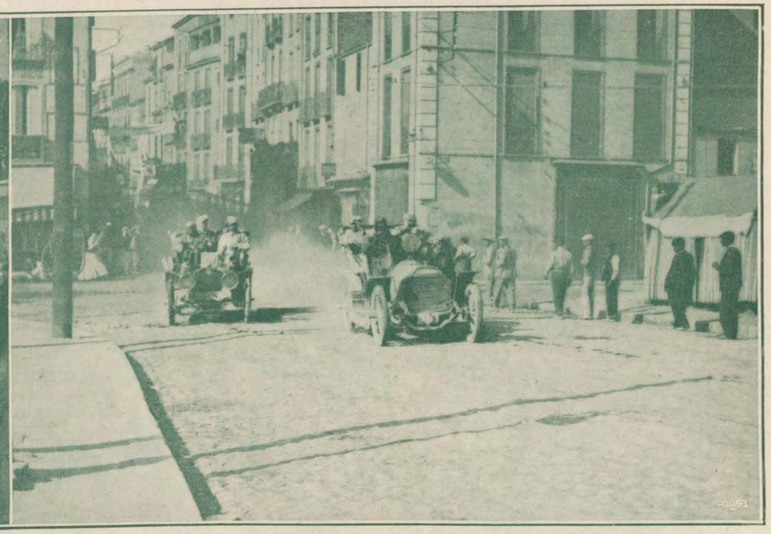
Le départ de Toulouse.

Toulouse avait pris dimanche matin ses allures de fête. Dès 5 heures, il y a foule à Saint-Agne, situé à quatre kilomètres de la ville. C'est là qu'est installé le contrôle du départ. Voici MM. Tampier, le commandant Ferrus, le capitaine Genty, Lumet, etc., sous la surveillance desquels les départs sont donnés à partir de 6 h. de minute en minute.



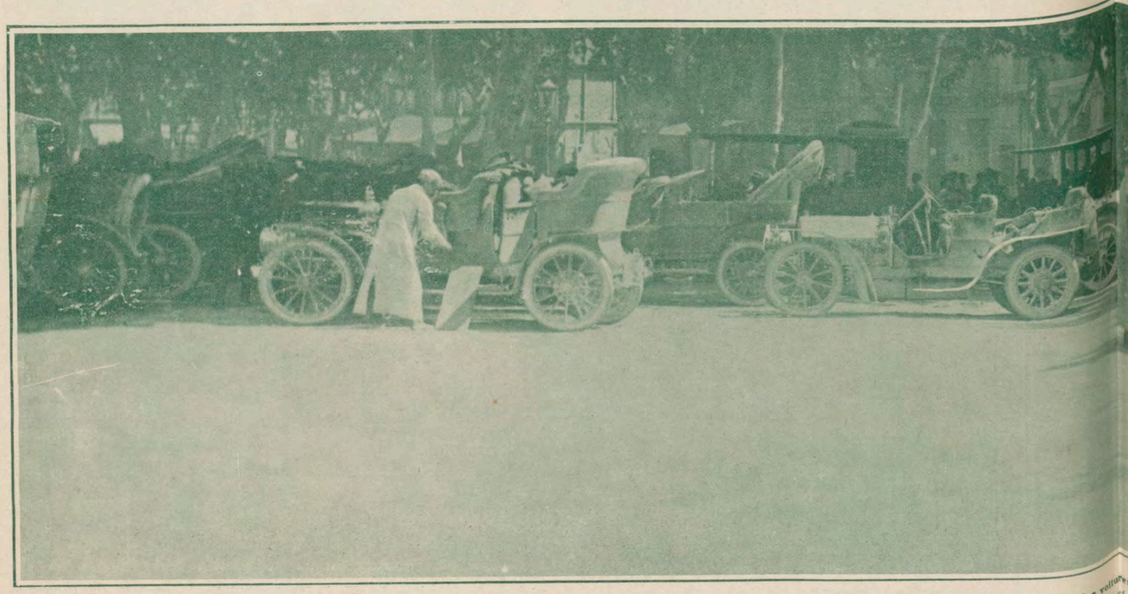
M. Louis, sur sa 40-chevaux, 5e catégorie.

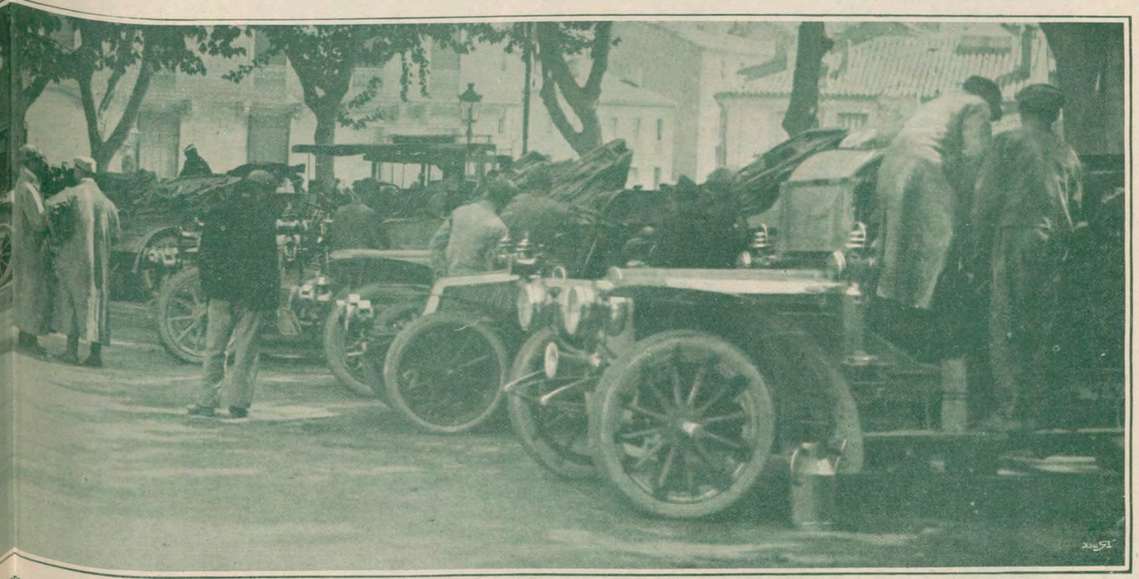
Les voitures arrivent à partir de midi à Perpignan. Sur tout le parcours, jeunes et vieux, citadins et paysans s'intéressent du passage des touristes. Toutes les villes qui se trouvent sur cette première étape sont en fête. La vieille Cité de Carcassonne présente la plus vive effervescence. Béziers et Narbonne sont tout enguirlandées et pavoisées.



L'arrivée à Perpignan de MM. Rivière et Girard.

C'est dans un faubourg de Perpignan dit la Porte d'Oie que s'effectuent les arrivées. Il faut tout un service d'ordre important pour maintenir la foule qui se presse aux abords du contrôle que dirigent MM. de Penoncil, chronométreur officiel de l'A. C. F., et Lumet. Cette première étape est la plus longue de la Coupe : 278 kilomètres.

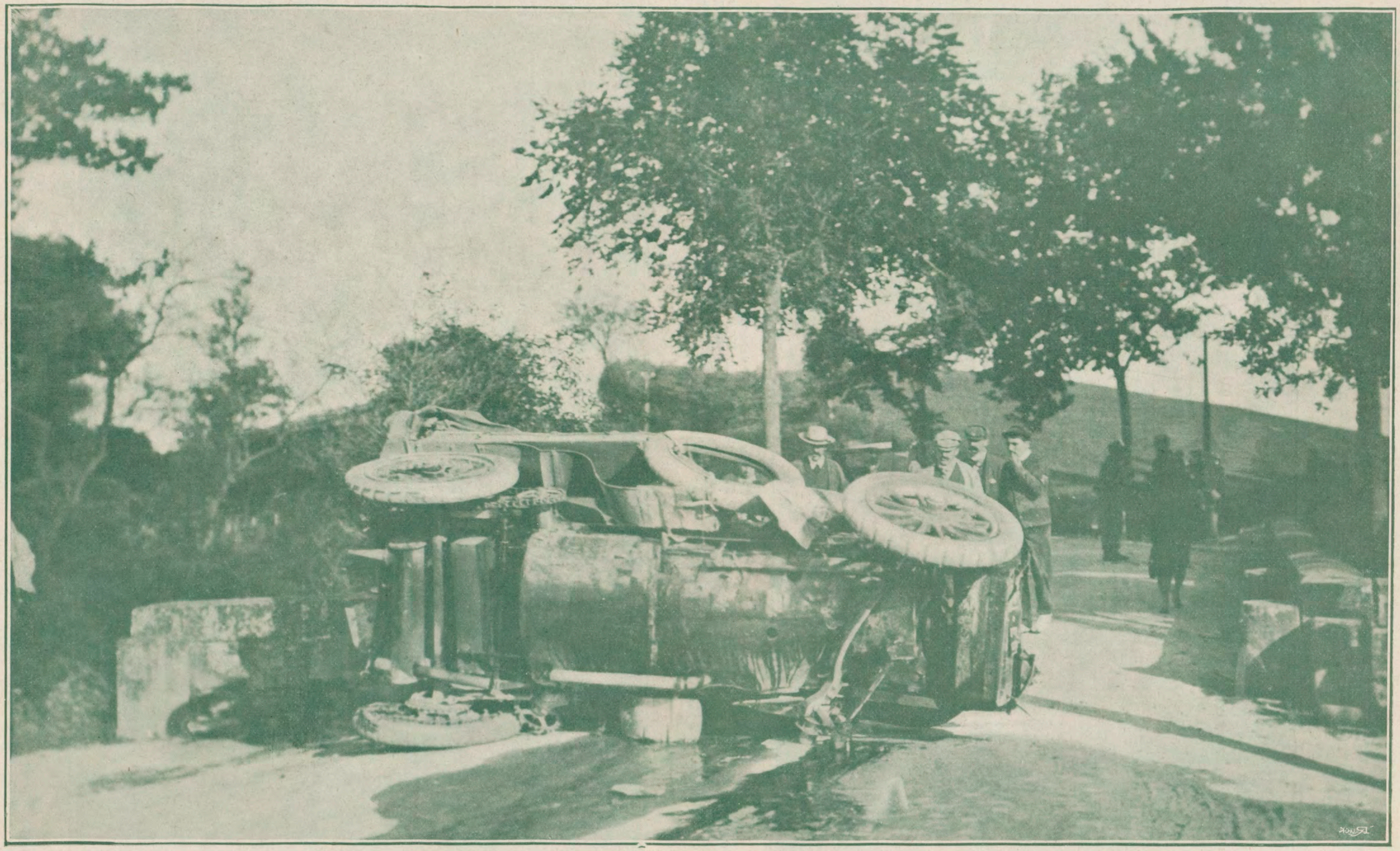




Le parc fermé pour les voitures de la Coupe, à Béziers.

Le contrôle de Béziers était assuré par le Comité régional sous la présidence de M. Hunziker, chronométreur de l'A. C. F. Ce service d'ordre très important et admirablement organisé, était fait par deux cents fantassins, cinquante chasseurs et la police municipale. La réception des concurrents par la municipalité a lieu place de la Citadelle. L'animation est grande, à l'arrivée du garage établi place de la Citadelle. Le public examine les voitures avec le plus vif intérêt, pendant le déjeuner des touristes-chauffeurs.

LA COUPE DES PYRÉNÉES



L'ACCIDENT DE LA VOITURE 82

La Coupe des Pyrénées devait avoir lieu sans le moindre accident, grâce à la méticulosité avec laquelle elle avait été organisée. Malheureusement, il n'en sera pas ainsi, et par la faute seule d'un des conducteurs, il faut enregistrer une catastrophe qui est venue attrister, dès son début, la première étape de notre grand Concours automobile. Le tournant dit la Bast de d'Anjou, *avait été signalé : 1° par un drapeau; 2° par une plaque du T. C. F. portant cette inscription : « Ralentir, tournant très dangereux, pont étroit »; 3° par la carte de la Coupe; 4° par la brochure indiquant les points difficiles du parcours et qui a été distribuée à trois reprises différentes, à raison de 1.000 exemplaires, à tous les concurrents. Malgré cela, le conducteur de la voiture 82, M. Albert (de Paris) prit ce passage dangereux à grande allure, et une de ses roues alla buter contre la borne d'un pont très étroit sur lequel passe la route aussitôt après la courbe. Le véhicule tournoya, puis fit un panache complet. Dès que les officiels furent prévenus, ils expédièrent des ordres télégraphiques à tous les contrôles, afin d'avertir au passage chaque concurrent que si leur vitesse dépassait 30 kilomètres à l'heure, les conducteurs seraient immédiatement disqualifiés.*

NOS ÉCHOS

A nos lecteurs

A *Vie au Grand Air* consacre le plus de place possible aux événements sportifs importants qui se déroulent dans le monde entier.

A nos correspondants

Les documents qui nous sont adressés par nos correspondants doivent être de préférence des clichés d'au moins 9 × 12, développés ou non, numérotés, avec des légendes détaillées. Ils doivent nous parvenir au plus tard le lundi matin, pour le numéro du vendredi suivant. Ils seront envoyés suivant les dimensions du cliché que nous aurons pu en faire et devront représenter de préférence des scènes animées ou des portraits pittoresques.

Fermes et Châteaux

Le 5 septembre prochain paraîtra la nouvelle publication Pierre Lafitte *Fermes et Châteaux* le Country Life Français dont voici le sommaire du premier numéro :

Agriculture et Alimentation, par J. Méline, ancien Ministre de l'Agriculture, Sénateur.

Le nouveau Vélodrome de Saint-Gall, en Suisse.

1. *Les Vendanges, par Cougnon, Inspecteur général de la viticulture.*
2. *L'Ecureuil et ses mœurs, par A. Couteaux, Sénateur.*
3. *La nouvelle Pomme de terre, par Gaston Bonnier, membre de l'Institut, professeur à la Sorbonne.*
4. *Grandes Chasses et grands fusils, par le Comte Clary, président du Saint-Hubert-Club de France.*
5. *La Ferme et le Domaine de Pince-Loup, par M. Marcel Vacher, ancien Député, président de l'Association des Eleveurs français.*
6. *Le Cheval boulonnais, par P. Dechambre, Professeur à l'Ecole nationale d'agriculture de Grignon.*
7. *Les Fraisiers à gros fruits, par Grodemange, Professeur, Directeur du jardin-école de Soissons.*
8. *Le Griffon à poil dur, par Prudhommaux, secrétaire général du Griffon-Club français.*
9. *Les Chrysanthèmes, par D. Bois, assistant au Museum, Professeur à l'Ecole coloniale.*
10. *Le rendez-vous de chasse de Sandricourt.*
11. *Les Porcs et leur engraissement, par Mallèvre, Professeur à l'Institut national agronomique.*
12. *La Culture du coton dans le haut Sénégal, par Paul Bourdarie, Explorateur.*
13. *Les Stations d'essai de semences, par Schribaux, Professeur à l'Institut national agronomique, Directeur de la station d'essais de semences de Paris. Etc., etc*

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

LES ROUES ÉGALES

Nous étonnerons certainement beaucoup de gens, même et surtout parmi les chauffeurs, en leur disant que le problème des roues égales est loin d'être résolu, et que nous allons reprendre la campagne en faveur de cette idée dont nous nous sommes faits depuis longtemps les champions.

Il est certain, que si l'on parle simplement au point de vue de ce que nous appellerons « l'œil », la question ne fait pas de doute ; on ne voit plus, tout au plus dans les types datant de ces dernières années, une énorme roue à l'arrière s'essouffler à la poursuite d'une petite roue à l'avant.

Pour l'œil, donc, et nous insistons, l'égalité peut se faire exister. Mais, c'est une égalité toute relative. En fait, rien n'est plus faux. Le principe des roues égales exige que les pneus employés soient identiquement les mêmes pour l'avant et pour l'arriere. Si donc vous avez à l'arrière du 880 120 par exemple, c'est aussi du 880/120 qu'il vous faut à l'avant.

Et l'intérêt est patent. Avoir des roues égales, c'est se donner la facilité très appréciable de diminuer dans la plus large mesure la quantité de rechanges à emporter. C'est avoir la faculté de mettre indifféremment à l'avant ou à l'arrière, suivant les besoins, l'unique enveloppe ou l'unique chambre à laquelle on peut être réduit à l'occasion. C'est pouvoir, dans d'autres cas, puiser dans sa réserve un objet quelconque, qu'il soit nécessaire pour l'avant ou pour l'arrière. D'où un triple avantage au point de vue du poids mort du véhicule, de la simplification de l'approvisionnement de route, et enfin de l'économie de mise de fonds quant aux rechanges. Mais, il y a plus :

Nous mettons en fait : d'abord qu'une enveloppe qui présente un certain degré d'usure peut être totalement insuffisante pour l'arrière en raison de l'effort moteur, alors que, pour l'avant, elle serait largement suffisante. L'avantage est d'autant plus sensible et palpable qu'il s'agit d'un objet réparé. En effet, on peut dire sans crainte d'être taxé d'exagération qu'avec les voitures actuelles une enveloppe réparée ne peut plus tenir à l'arrière. L'effort exigé pour les roues arrière est tel qu'une réparation, si bien faite soit-elle, présente toujours des aléas cousidérables. Mais, il n'en est pas moins vrai que ces enveloppes réparées, et bien réparées, seraient très largement suffisantes pour les roues d'avant. Par conséquent, comme il est très ennuyeux — et nous le comprenons — de sacrifier des objets encore utilisables, pourquoi ne pas avoir ses quatre roues égales et ne pas se donner ainsi la facilité, très appréciable, d'utiliser les objets réparés aux roues avant ? Placés dans ces conditions, ils pourront faire un service tout à fait profitable.

On parle d'économie. En réalité, l'économie n'est pas sensible à mettre un type de pneus immédiatement « inférieur » à l'avant (nous employons le mot inférieur dans le sens grosseur de boudin, par exemple le 105 par rapport au 120). L'économie sur la première mise de fonds, d'autre part, est grandement absorbée ensuite par ce fait que nous expliquons plus haut : que les pneus d'arrière arrivés à un certain degré de fatigue qui ne permet plus de les utiliser comme tels, pourraient suffire largement encore à l'avant.

On objecte en deuxième ligne une difficulté plus grande de direction. Rien n'est moins exact. Un gros pneu rendra peut-être la direction plus dure sur le pavé de la remise, alors qu'on évolue à une allure ultra-modérée ; mais, dès que la marche est normale, même très ralentie, il n'y a plus aucune différence entre un gros et un petit boudin.

Il y a enfin une question de sécurité par laquelle certains automobilistes essaient d'expliquer leur mode de procéder. Ils prétendent qu'un éclatement à l'avant, avec de gros pneus, est excessivement dangereux. Nous ne pouvons que répéter qu'il n'y a qu'une illusion, et rien qu'une illusion. Un éclatement de pneu à l'avant, avec quelque grosseur de boudin qu'il s'agisse, sera dangereux si le chauffeur est inexpérimenté ; il ne présentera pas l'ombre d'un danger si le chauffeur a l'expérience nécessaire, s'il est maître de sa direction. L'essentiel, c'est que l'on sache conduire, dans un cas comme dans l'autre.

En résumé, nous préconisons une fois de plus les roues égales.

MICHELIN ET CIE.

GEIGER — STRÖM

LA PLUS ANCIENNE MAISON DE TAILLEURS POUR CHASSE, SPORT HIPPIQUE, VÉNERIE & TAILLEUR CIVIL **EST REUNIE à la MAISON**

71, Rue de Richelieu — 16, Chaussée-d'Antin

Notre Costume de chasse

L'Innovateur de tous les Modèles pratiques

pour la Vie au grand air

La plus ancienne Maison de

TAILLEURS CIVILS DE PARIS

SAISON 1905-1906

Nouveaux Modèles indispensables aux Chasseurs

CATALOGUE FRANCO

GEIGER & STRÖM

RÉUNIS

16, Chaussée-d'Antin

PARIS

Téléphone : 250-18

Le Parapluie Strôm, Bté S. G. D. G.

La Bourse des Sports

1° Petites annonces *non commerciales*, la ligne de 36 lettres. ... ... 1 fr. »
2° Petites annonces *commerciales*, la ligne de 36 lettres. .. .. 1 fr. 50
3° Petites annonces *illustrées*. Forfait comprenant la confection du cliché-simili et un emplacement total d'une hauteur de 4 centimètres. 20 fr. »

Nous ne saurions trop recommander à nos lecteurs désireux d'acheter, vendre ou échanger tout article sportif, d'avoir recours à notre "Bourse des Sports", lue par les 200.000 lecteurs de la *Vie au Grand Air*. On est presque sûr de trouver acquéreur pour un objet d'occasion en l'annonçant dans la "Bourse des Sports".

Assurances Sportives

Les **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris. Téléphone : 283-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chevaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y inscrites, clauses qui varient à l'infini suivant les cas.

Les Assurances Spéciales, 20, rue Taitbout, à Paris, se chargent de toutes les assurances en général, et tout particulièrement des assurances sportives pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés et ne pas payer des primes exagérées feront donc bien de s'adresser aux **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront toute satisfaction.

Sur demande, les **Assurances Spéciales** envoient donner verbalement toutes les explications utiles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner n° 283-41. (2526)

Automobiles

On trouve immédiatement à la maison Maurice Outhenin-Chalandre (Chr Gaëtan de Knyff, directeur, 4, rue de Chartres, à Neuilly-Porte-Maillot) 32, avenue de la Grande-Armée, Paris, des châssis et voitures :

Panhard-Levassor, 15, 18, 24, 35 et 50 HP *Renault frères*, 14/20 et 20/30 HP. Nombreuses occasions. Accessoires. Téléph. 538-57 et 511-47. (2527).

Garage central, 4, rue Buffault (faubourg Montmartre). Tél. 307-52. (2528)

Expert en automobiles. N'achetez pas de voitures d'occasion sans les faire examiner par Goujon, construct.-mécan., 53, r. Borghèse, Neuilly-sur-Seine. (2529)

Chevaux

Jument alezane, 3 ans et demi, beau modèle, belle origine, montée, attelée. M. Debout, au Quesnoy, par Grandvilliers, Oise. (2530)

Chiens

Très bonne chienne de chasse à vendre avec toutes garanties; âgée de 5 ans. S'adresser tous les jours chez M. Villette Paul, St-Peravy-Epreux, par Outarville (Loiret). (2531)

Collections

60 fr. 3 premières années, *Vie au Grand Air*. Reboul, 36, route de Montpellier, Cette (Hérault). (2532)

Hôtels

Hôtel Crystal dirigé par Mme Ambroise Chottin, Dinard. Situation splendide sur la mer, remise et automobiles, Thermes, douches, massage. (2533)

Musique

Musiciens. Méthode italienne adoptée par les grands musiciens de violon, harpe, piano pour obtenir un mécanisme parfait, agilité, souplesse. A domicile et par correspondance. Un mois de ce traitement suffit pour obtenir un bon résultat. Ménini, 48, rue de Moscou. Lundi, mercredi, vendredi, de 3 à 6. Leçons piano, violon. (2534)

Officiers Ministériels

NORMANDIE Placement très avantageux entre CAEN et CABOURG, station chemin de fer. Fermes, lab. herb. bois, élevage, chasse 170 hect. Baux not. récents 16.000 fr. Rev. 4 °/o nets d'impôts. Facilités de paiement. S'ad. M. H. LEMONNIER, à Flers, ou à Me LAUFFRAY, notaire à Caen.

A VENDRE

CHATEAU D'ÉTIOLLES

près CORBEIL (à 1 h. de Paris). Parc clos de murs. Cont. 37 hect. env. S'adr. aux not. à Paris : 1° Mes MAHOT DE LA QUÉRANTONNAIS, 14, r. des Pyramides; 2° DELAPALME, 11, r. Montalivet; 3° GRANGE, 3, b. St-Martin.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT

Bains de mer de l'Océan.

On sait que le réseau de l'Etat dessert toute la partie du littoral compris entre l'embouchure de la Loire et celle de la Gironde. C'est dans cette région que se trouvent les plages si fréquentées de Royan et des Sables-d'Olonne et beaucoup d'autres également attrayantes (La Rochelle, Pornic, St-Gilles, Chateaillon, Fouras, etc...).

Soucieuse d'en faciliter l'accès au public, l'administration des Chemins de fer de l'Etat délivre au départ de Paris, pendant la belle saison, des billets d'aller et retour à prix réduits dits « billets de bains de mer ». Ces billets ont, au gré du voyageur, une validité de 33 jours ou de 5 jours seulement.

Le prix des billets de 33 jours correspond sensiblement à ceux des billets d'aller et retour ordinaires, et moyennant une légère augmentation, on obtient la faculté de s'arrêter à toutes les gares du parcours. La validité primitive de ces billets peut être prolongée de une ou deux fois trente jours contre paiement d'un supplément de 10 ou 20 o/o.

Les billets de 5 jours sont valables du vendredi de chaque semaine au mardi suivant, ou de l'avant-veille au surlendemain d'un jour férié. Leur prix est celui des billets simples augmenté d'un dixième.

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANEE

Relations de Paris avec Vichy et Clermont.

Service rapide de 1re classe. — Du 1er juin au 30 septembre, un train rapide de jour composé de grandes voitures de 1re classe, à couloir, du modèle le plus récent, avec lavabos et water closets, circulera chaque jour entre Paris, Vichy et Clermont-Ferrand (Royat).

Ce train desservira, en outre, soit directement, soit par correspondance, les stations thermales de Pougues-les-Eaux, Châtel-Guyon (par Riom), Saint-Nectaire (par Coudes), Ris-Chateldon.

Horaire du train.

Aller (1er départ le 1er juin).

Paris	départ	11 h. 10 matin
Vichy	arrivée	5 h. 4 soir.
Clermont (Royat) arrivée	arrivée	6 h. 5 soir.

Retour (1er départ le 2 juin) :

Clermont (Royat)	départ	midi 45.
Vichy	départ	1 h. 22 soir.
Paris	arrivée	6 h. 46 soir.

Wagon-restaurant de Paris à Nevers dans le train partant de Paris à 11 h. matin.

ASTHME et Catarrhe (Boîte 2 fr.) Guéris par les **Cigarettes** ou la Poudre **ESPIC**

GRAND COMPTOIR SYNDICAL DES MONTRES extra-plates de BESANÇON
Cie du CHRONOMÈTRE "LE ROYAL"
Encore à l'essai de MONTRES PLATES, CHRONOMÈTRE à ancre non magnétique.
Boîte Acier 25f. Vieil Argent 30f; Argent 35f
Boîte Plaqué Or à 80 gr 55 fr ; Tout Or 135 fr.
GARANTIE 10 ANS
Chiffres PLAQUE-OR en relief dans la Boîte GRATUITEMENT

BREVTÉS S.G.D.G. **NOUVEAU BANDAGE** Accepté à la Société de Chirurgie de Paris.
Le *seul* recommandé par tous les médecins et chirurgiens. Cet appareil en forme d'arbalète est *invisible* sur le corps, supprime le ressort du *dos* et le *sous-cuisse*. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par sa pression constante, il fait disparaître la hernie et mène à la guérison. Méfiez vous des contrefaçons et n'achetez pas de bandage sans vous en faire *garantir la contention*. Envoi du catalogue. MEYRIGNAC, fabricant, 229, Rue Saint-Honoré, Paris.

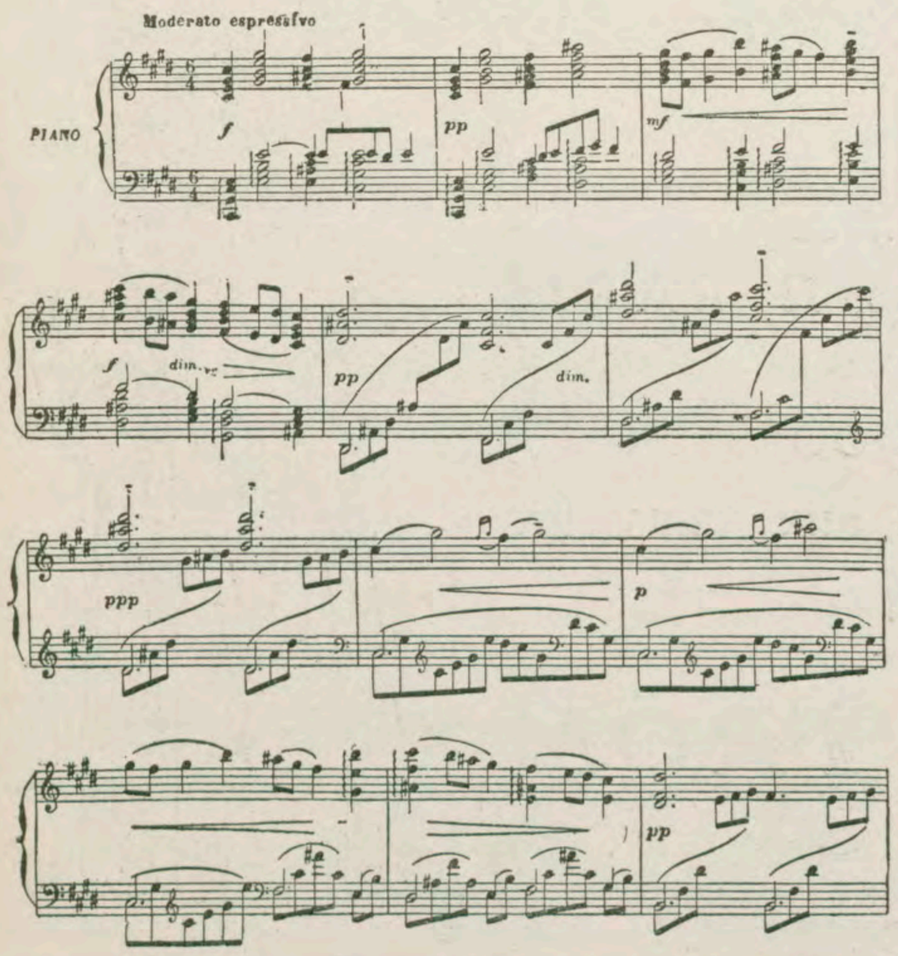
La Mignonne
JUMELLE PLIANTE A CHAMBRE NOIRE

Exiger la marque de fabrique sur le bouton :
LA MIGNONNE
Patent brevetée S.G.D.G
En vente chez tous les Opticiens
Prix : 26 fr. 50
L. PETIT, fabricant, 12, rue Barbette, PARIS
Téléphone : 292-63

Extrait du numéro de *MUSICA* du 25 août 1905 (MENSUEL 1 Franc)

Morceau de lecture à première vue imposé aux derniers Concours du Conservatoire (PIANO-HOMMES)

Xavier Leroux



Sur tous les Pianos :
MUSICA

300 pages de texte dans
MUSICA

280 pages de musique dans
MUSICA

800 illustrations et dessins inédits dans
MUSICA

POUR
12 fr. par an
QUI SONT
remboursés
PAR DE SUPERBES
PRIMES

Morceau de lecture à première vue imposé aux derniers Concours du Conservatoire (PIANO-FEMMES)

Georges Marty

Sur tous les Pianos : *MUSICA*

Imp. de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. MOTTI.

Le Gérant : JARRIGE.